SKRZYDŁA I MOTOR



4 (280) ROK VI
28 PAŹDZIERNIKA - 3 LISTOPADA 1951
NR 44
Cena 60 gr

III KWARTAŁ ZA NAMI

Na prasówce w aeroklubie czy kole zetempowskim słyszeliście zapewne o ogłoszonym niedawno komunikacie Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego w sprawie wykonania Narodowego Planu Gospodarczego w III kwartale 1951 roku. Wiecie z pewnością i o tym, że plan ten w ogólności został wykonany, a nawet przekroczony. Cyfr powtarzać Wam chyba nie trzeba.

Pomimo jednak ogólnego wykonania planu, szereg gałęzi naszego przemysłu, a wskutek trudności atmosferycznych także i rolnictwo, nie wykonały w pełni wszystkich punktów, które przewidywał plan. Dotyczy to między innymi częściowo niektórych działów naszego przemysłu ciężkiego, górniczego i chemicznego.

Nie trzeba wyjaśniać, w jaki sposób niedociągnięcia te odbijają się na innych dziedzinach naszej gospodarki. Ot, na przykład, któraś z wytwórni samolotów planuje wykończenie serii maszyn na 1 listopada, a tu okazuje się, że przemysł ciężki nie wykonał planu na odcinku produkcji łożysk kulkowych i plan ulega opóźnieniu. Albo inny przykład: przychodzicie do aeroklubu na loty, a tu wam mówią, że nie ma benzyny. Dlaczego? A no, częściowo dlatego, że górnictwo naftowe nie wykonało w pełni planu.

Co my, jako członkowie Ligi Lotniczej, możemy zrobić, aby przyczynić się do zwalczenia trudności, jakie przed nami stoją?

Ci, którzy pracują bezpośrednio przy produkcji, w fabryce, hucie czy parowozowni, powinni pamiętać stale, że miano członka Ligi Lotniczej jest równoznaczne z obowiązkiem przodowania w pracy. Uczcie się od swoich kolegów z Oddziału LL w Nowej Hucie, którzy tworzą brygady szturmowe i przodują w pracy. Myślcie nad swoją pracą, jak uczynić ją lepszą, wydajniejszą, oszczędniejszą. Kochajcie swoją pracę, niezależnie od tego, czy wykonujecie ją przy tokarce, przy rysownicy czy przy stole z książkami. Walczcie z uporem i zapałem o pełne wykonywanie i przekraczanie planu.

A wszyscy członkowie LL muszą z zapałem, po zetempowsku włączyć się do wielkiej walki o nasz Plan Sześcioletni. Zwalczajcie kułacko — spekulancką plotkę, rozsiewajcie wokół siebie radość, entuzjazm, ufność, zadowolenie — to wszystko, co powinno cechować młodych budowniczych socjalizmu, dla których otwarte są wszystkie drogi w naszej, ludowej Ojczyźnie.

Przede wszystkim zaś — przodujcie sami w pracy, nauce, lataniu, sporcie. Aby wykonać plan, niezależnie od jego charakteru, trzeba wiele rzetelnej, solidnej roboty. Tak pracować musi każdy z nas.

Entuzjazm i świadomość klasy robotniczej, dzięki którym plan państwowy został w ogólnych zarysach wykonany, dzięki którym zwycięsko wykonaliśmy pierwszy rok Sześciolatki — są rękojmią, że wszystkie trudności zostaną pokonane i zwyciężone. Po to są trudności, aby je łamać.





Na zdjęciach obok: Młodzi spadochroniarze i szybownicy czechosłowaccy stale podnoszą swoje kwalifikacje.

Foto „Letectvi"





PRZED 34 ROCZNICĄ REWOLUCJI PAŹDZIERNIKOWEJ

Na apel załogi Fabryki Samochodów Osobowych na Żeraniu w dalszym ciągu płyną z całego kraju setki meldunków o podejmowaniu zobowiązań produkcyjnych na cześć 34 rocznicy Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej.

Do Czynu Październikowego — obok górników, hutników, włókniarzy, robotników portowych, marynarzy, i pracowników wszystkich rodzajów instytucji — masowo stanęli pracownicy lotnictwa.

Na uroczystym zebraniu w dniu 2 października br. PRACOWNICY ZARZĄDU OKRĘGU WOJEWÓDZKIEGO LL WE WROCŁAWIU z entuzjazmem podchwycili apel załogi FSO i zobowiązali się między innymi: zorganizować społeczny komitet budowy wieży spadochronowej na terenie Parku Kultury we Wrocławiu, powiększyć oszczędności w materiałach pędnych i biurowych, wykonać szereg pomocy naukowych do sali wykładowej.

PRACOWNICY ODDZIAŁU MIEJSKIEGO LL W SOSNOWCU, dla uczczenia 34 rocznicy Wielkiego Październikа oraz przyspieszenia realizacji planu Lotniczej Sześciolatki na odcinku szkolenia nowych kadr modelarskich i prac organizacyjnych Ligi Lotniczej, podjęli następujące zobowiązania:

1. W terminie do dnia 1 grudnia br. urządzić i oddać do użytku na terenie Sosnowca wielką, wzorową modelarnię lotniczą dla 100 modelarzy.

2. W terminie do dnia 1 grudnia br. zorganizować na terenie Sosnowca dziesięć tak zwanych „kącików lotniczych".

Pracownicy Oddziału LL w Sosnowcu wezwali do podjęcia podobnych zobowiązań pracowników Oddziału LL w Gliwicach i innych Oddziałów LL z terenu całej Polski.

PRACOWNICY ZARZĄDU ODDZIAŁU POWIATOWEGO W KRAKOWIE zameldowali o podjęciu następujących zobowiązań na cześć 34 rocznicy Rewolucji Październikowej:

1. Zwerbowania 100 nowych prenumeratorów tygodnika „Skrzydła i Motor".

2. Zorganizowania 10 kącików lotniczych.

3. Zorganizowanie dwóch Kursów Wstępnych Wiadomości Lotniczych: w PSSZ w Skawinie oraz w Liceum Mechanicznym w Świętnikach Górnych.

Zobowiązania powyższe pracownicy Zarządu Oddziału Powiatowego LL w Krakowie postanowili wykonać do dnia 10 listopada br.

PRACOWNICY ZARZĄDU OKRĘGU WOJEWÓDZKIEGO LL W ŁODZI ORAZ PILOCI ŁÓDZKIEGO AEROKLUBU LL podjęli szereg zobowiązań październikowych, których realizacja przyniesie państwu oszczędności na łączną sumę 12 000 zł.

W dniu 14 października przystąpiono do realizacji jednego z zobowiązań, a mianowicie zniwelowania lotniska, w której to pracy wzięli udział wszyscy pracownicy Zarządu Okręgu i piloci Aeroklubu.

PRACOWNICY ODDZIAŁU POWIATOWEGO LL W PIOTRKOWIE I MODELARNI ODDZIAŁOWEJ zobowiązali się między innymi na cześć Wielkiego Października:

1. Wyszkolić do dnia 31 grudnia br. grupę modelarzy I stopnia i grupę modelarzy II stopnia, z tym, że część modelarzy zostanie przygotowana do szkolenia szybowcowego.

2. Założyć do dnia 31 października br. 15 kół Ligi Lotniczej, w tym 9 wiejskich i 6 miejskich.

3. Założyć 3 nowe modelarnie lotnicze, które rozpoczną pracę w miesiącu październiku br.

4. Objąć szkoleniem na Kursach Wstępnych Wiadomości Lotniczych 50 procent członków szkolnych kół LL.

5. Wykonać do dnia 31 października br. w modelarni oddziałowej model redukcyjny jednego z polskich szybowców w skali 1:50. Model przeznaczono dla Ośrodka Treningowego LL jako pomoc naukową dla pilotów szybowcowych.

A oto zobowiązania PRACOWNIKÓW ZARZĄDU OKRĘGU WOJEWÓDZKIEGO LL W OPOLU:

Pracownicy Sekcji Modelarstwa Lotniczego postanowili w terminie do dnia 31 grudnia br. zorganizować trzy nowe modelarnie, uaktywnić pracę modelarni w Nysie oraz przeprowadzić sprawnie 1-sze Okręgowe Zawody Modeli Latających na uwięzi.

Pracownicy Wydziału Organizacyjnego założą ponad plan 6 Kół LL na terenie Opola, wygłoszą w sześciu Kołach pogadanki na tematy lotnictwa Związku Radzieckiego, założą koło TPP-R i wykonają miesięczny plan pracy Wydziału na trzy dni przed terminem.

Zobowiązania podjęły również pozostałe Wydziały Zarządu Okręgu oraz liczni pracownicy — indywidualnie, postanawiając między innymi: zorganizować Zarządy Powiatowe LL w Brzegu i Kluczborku — w celu usprawnienia ich pracy, zwiększyć liczbę prenumeratorów czasopism lotniczych, zakończyć szkolenie modelarzy do II stopnia w powiatowej modelarni LL w Prudniku na dziesięć dni przed terminem, założyć 6 nowych kół LL, wygłosić w Kołach LL pogadanki na temat modelarstwa lotniczego.

W dalszym ciągu bez przerwy napływają zobowiązania ludzi lotnictwa na cześć 34 rocznicy Wielkiego Października.

*

Jako pierwszy nadesłał meldunek o wykonaniu zobowiązań podjętych z okazji 34 rocznicy Wielkiej Rewolucji Październikowej Zarząd Okręgu LL w Łodzi.

Zobowiązanie niwelacji lotniska Aeroklubu zostało wykonane w 100 procentach, a udział w pracy wzięli pracownicy Okręgu i piloci łódzkiego aeroklubu. Łącznie przepracowano 275 roboczo-godzin.

(J.Z.)

NIECH ŻYJE ZSRR — KRAJ NAJPOTĘŻNIEJSZEGO NA ŚWIECIE LOTNICTWA, TWIERDZA POKOJU I WOLNOŚCI NARODÓW!

ZE ŚWIATA

PROWOKACJE ANGIELSKIE W EGIPCIE

Imperialiści angielscy systematycznie dopuszczają się w strefie Kanału Suezkiego prowokacji wobec egipskiej ludności cywilnej oraz wywołują starcia z jednostkami armii egipskiej.

Bojąc się gniewu narodu egipskiego, który dość ma już ucisku angielskiego imperializmu i bezczelnych prowokacji ze strony brytyjskich żołdaków, Anglicy ściągają do strefy Kanału Suezkiego posiłki wojskowe. Między innymi — drogą powietrzną sprowadzone zostały oddziały lekkiej artylerii przeciwlotniczej.

W prowokacyjnych „operacjach" brytyjskich okupantów biorą udział samoloty bojowe różnych typów, nie wyłączając ciężkich bombowców i samolotów odrzutowych. Dokonują one wciąż lotów nad terytorium Egiptu, usiłując sterroryzować jego ludność.

Sytuacja w Egipcie świadczy o chęci rozszerzenia okupacji tego kraju przez imperialistów angielskich i przekształcenia go w posłuszne narzędzie ich wojennej polityki. Poczynania angielskie spotykają się ze zdecydowanym oporem i protestami mas pracujących Egiptu, walczących o niezawisłość narodową i całkowite wyzwolenie spod jarzma znienawidzonego imperializmu.

POGROM SAMOLOTÓW AMERYKAŃSKICH W KOREI

Likwidując okrzyczaną i rozreklamowaną w USA tzw. „ofensywę letnią" wojsk imperialistycznych najeźdźców na frontach wschodnim i południowym w Korei, siły zbrojne Koreańskiej Republiki Ludowej i ochotnicy chińscy zadały nieprzyjacielowi ogromne straty.

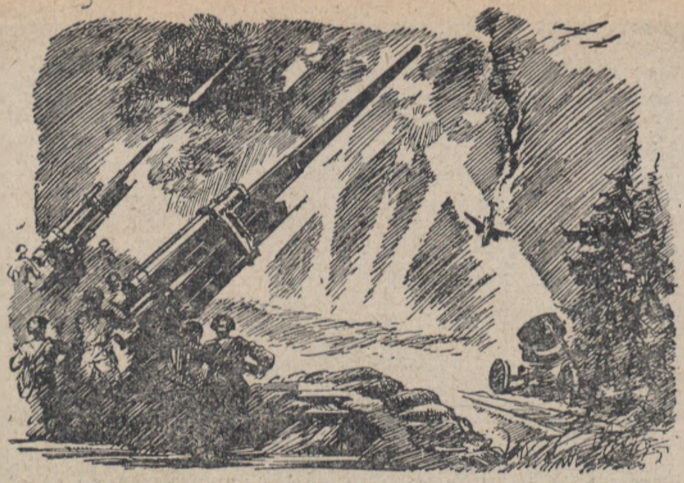
W okresie od 10 lipca do 30 września br. zabito lub wzięto do niewoli 91 tysięcy żołnierzy nieprzyjacielskich. Ludowe lotnictwo koreańskie i artyleria przeciwlotnicza zestrzeliły lub uszkodziły 787 samolotów wroga.

Nie lepiej poszło imperialistom w czasie prób rozwinięcia „ofensywy jesiennej". W ciągu 10 dni do 10 października włącznie koreańskie wojska ludowe i ochotnicy chińscy zadali nieprzyjacielowi nowe olbrzymie straty w ogólnej liczbie 25000 ludzi. Zestrzelono lub uszkodzono 87 samolotów amerykańskich.

Drogo płacą imperialiści za haniebny najazd na Koreę. Na polach Korei leżą szczątki setek rozbitych samolotów wroga, setki pilotów amerykańskich, otumanionych przez klikę Trumana — traci życie w imię zaborczych dążeń milionerów, bankierów i przemysłowców USA.

Naród koreański umie walczyć o swą wolność i walkę tę doprowadzi do zwycięskiego końca.

J. Z.



Z JEDNYM REFLEKTOREM

(OPOWIADANIE)

Ciemna, bezksiężycowa noc. Nad białoruskim lasem, przerywając ciszę, krąży „Messerschmitt". Uporczywie krąży nad jednym miejscem. Las wydaje się całkowicie bezludny, lecz „Messerschmitt wciąż krąży nad nim. Oddala się na jakie pięć — dziesięć minut i znów powraca. Wróg wie, że w lesie przebywają partyzanci, że przyleciały tu dwa duże transportowe samoloty.

A w lesie, na polanie, rzeczywiście przyczaiły się dwa samoloty, a obok nich stoją, z wściekłością przysłuchując się szczekaniu faszystowskiego myśliwca, dowódcy samolotów Taran i Kuźniecow.

— Co za ucho? — dziwi się Kuźniecow. — Chodzi i chodzi... Przecież powinna już mu się skończyć benzyna.

— Sądzę — odpowiedział Taran — że to nie jeden i ten sam. Lotnisko jest niedaleko: pierwszy odleciał, drugi go zastępuje. Oni chcą nas tutaj przetrzymać do rana, a o świcie zjawią się bombowce.

Duża grupa partyzantów stała obok samolotów, oczekując ich odlotu. Z maszyny już dawno wyładowano amunicję i teraz siedzieli w nich i leżeli ranni. A wrogi myśliwiec wciąż krążył i krążył nad lasem.

Partyzanci Kowpaka bili się w lasach białoruskich z ekspedycją karną esesowców. Brak im było amunicji, środków wybuchowych, żywności i sam towarzysz Stalin polecił okazać kowpakowcom pomoc. Aby wypełnić polecenie Stalina, zostały wysłane dwa samoloty z najlepszymi pilotami — Taranem i Kuźniecowem.

Dymitr Kuźniecow zimą 1941 roku trzysta razy latał przez jezioro Ładożskie do Leningradu podczas blokady miasta, w którym panował głód. Taran latał na tyły wroga, setki razy przecinał linię frontu. Ale nawet dla takich odważnych i doświadczonych pilotów, loty w obecnych warunkach okazały się bardzo trudne. Niemieckie myśliwce na każdym kroku strzegły dróg, wiodących do partyzantów. Ani jeden lot — a latali oni co dzień — nie mógł się obejść bez spotkania z „Messerschmittem".

Faszyści zuchwale panowali w powietrzu. Wiedząc, że nie ma tu radzieckich myśliwców, latali oni z zapalonym reflektorem. Co prawda, pozwalało to Taranowi i Kuźniecowowi w porę ukrywać się przed „Messerschmittami", ale było denerwujące.

— Dranie, ze światłem latają! — denerwował się Kuźniecow. — Ale poczekajcie, jeszcze się porachujemy — odgrażał się.

I wówczas przyszła Taranowi wspaniała myśl do głowy.

— Wiesz co, wzlecimy z zapalonym jednym reflektorem! — powiedział do Kuźniecowa. Fritz pomyśli, że to ich myśliwiec.

Kuźniecowowi spodobała się myśl Tarana:

— Doskonale pomyślane! Ja pójdę pierwszy.

Tylko myśliwce mają jeden reflektor, duże samoloty mają ich dwa. Dlatego też Kuźniecow włączył nie dwa, lecz jeden reflektor i wzniósł się w powietrze. W ślad za nim wzniósł się Taran, tak samo z jednym światłem. Niemiecki myśliwiec zaczął się oddalać i wkrótce zniknął z horyzontu...

Kiedy Taran i Kuźniecow przylecieli do kowpakowców następnej nocy, ci z radością zakomunikowali:

— Wystraszyliście Niemców! Dzisiaj nie przylatywał ani jeden bombowiec.

Podczas bojów o sforsowanie Dniepru, eskadra Tarana zrzucała desanty radzieckich wojsk i dostarczała im amunicję. Lotnisko, na którym bazowały samoloty, było codziennie bombardowane. Wówczas Taran znów zastosował swój podstęp. Jeden za drugim wznosiły się w powietrze olbrzymie maszyny, zuchwale migocąc jednym reflektorem. Faszystowskie bombowce umykały, sądząc, że to wzlatują myśliwce.

— Co słychać? — pytał Tarana przez telefon generał - major lotnictwa.

— Normalnie... Pracujemy — spokojnie odpowiadał Taran.



DWAJ PRZYJACIELE

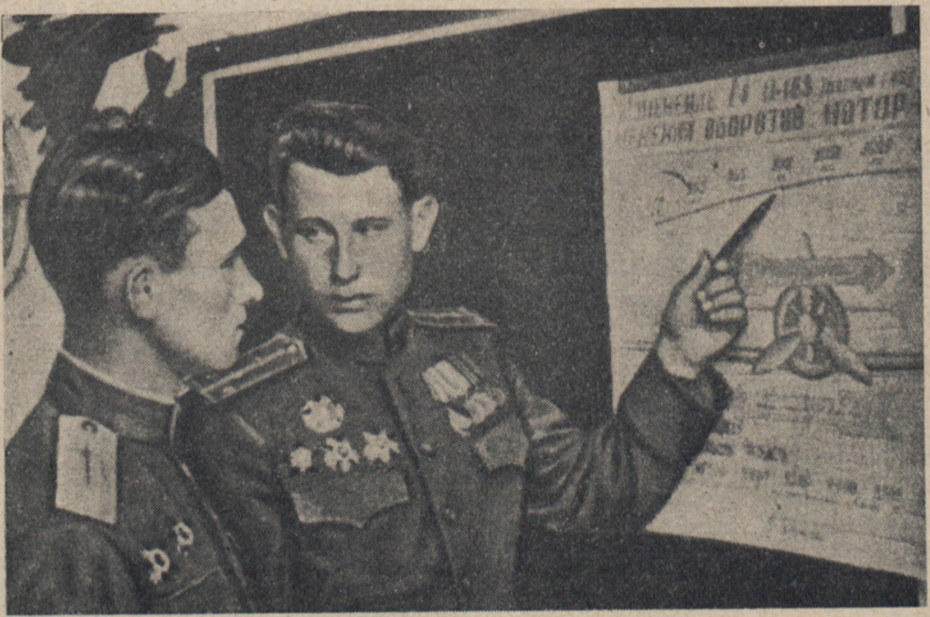
„W walkach o wolność i niepodległość Ojczyzny lotnicy radzieccy dali przykłady bezgranicznego hartu, męstwa i prawdziwego heroizmu. Zapisali oni wiele wspaniałych kart w dziejach Wielkiej Wojny Narodowej“ — tak ocenił Generalissimus Józef Stalin działania bojowe radzieckich lotników w wojnie z hitlerowskim faszyzmem.

W walkach przeciwko hitlerowskiemu najeźdźcy brało udział w szeregach radzieckiego lotnictwa wielu bliskich, serdecznych przyjaciół. Oto krótka historia o dwóch takich przyjaciołach, pilotach myśliwskich:

...Byli rówieśnikami i mieszkali niedaleko siebie w Oriechowo-Zujewie. Jeden — to Anatolij Kokariew, drugi — Mikołaj Kuźniecow. Obaj od najmłodszych lat marzyli o jednym: zostać lotnikiem, takim jak Czkałow, nieustraszonym i zwycięskim.



Z prawej: Anatolij Kokariew i Mikołaj Kuźniecow



Na froncie Anatolij i Mikołaj wykorzystywali każdą wolną chwilę na naukę. Całe godziny spędzali nad książkami i przy tablicy, wzbogacając swe wiadomości z dziedziny teorii (z lewej)

Razem rozpoczęli w aeroklubie naukę pilotażu. Potem — wstąpili razem do wojskowej szkoły lotniczej. Ukończyli ją jako piloci myśliwscy — osiągnęli to o czym dawno marzyli. Zostali lotnikami.

Wojna, wszczęta przez hitlerowców, rozdzieliła obu przyjaciół. Anatolij i Mikołaj stanęli do walki z wrogiem, każdy na innym odcinku frontu.

Nadszedł rok 1942. Sierżant — pilot Anatolij Kokariew miał już zapisane w swej książce trzysta dziesięć lotów bojowych Nie wiedział nic o Mikołaju. Rok 1944. Kokariew, już starszy lejtnant, spotyka swego przyjaciela — Mikołaj Kuźniecow jest młodszym lejtnantem. Obaj przyjaciele zostali w jednym pułku lotniczym i zaczęli odtąd latać w parze. Członek Partii Bolszewickiej — Anatolij Kokariew został prowadzącym, komsomolec Mikołaj Kuźniecow — towarzyszącym. Para myśliwców-przyjaciół wykonała wspólnie pięćdziesiąt osiem lotów bojowych.

Nierozłączni w powietrzu i na ziemi, przyjaciele razem dzielili trudy życia na froncie — aż do końca wojny.

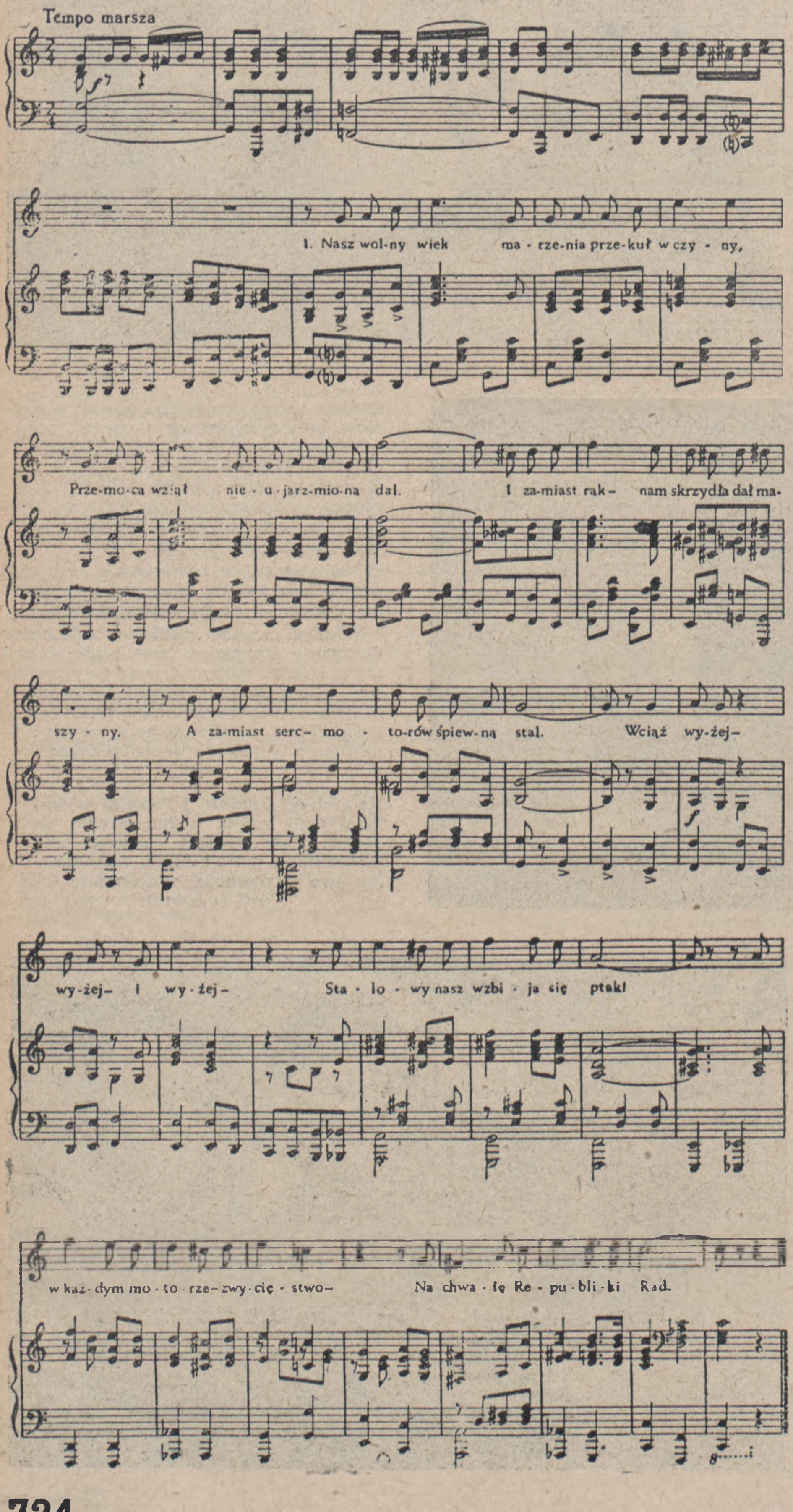
Wraz z innymi lotnikami, oddawszy Ojczyźnie wszystkie swe umiejętności zapał i entuzjastyczną wolę zwycięstwa nad hitleryzmem, Anatolij Kokariew i Mikołaj Kuźniecow nadal nieustannie pracują nad udoskonaleniem swego wyszkolenia bojowego i politycznego.

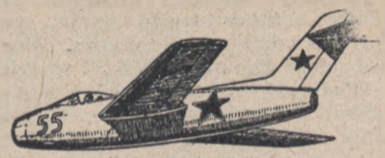


— Zachodź w ten sposób! — pokazywał Anatolij Mikołajowi jedno z najlepszych położeń samolotu podczas ataku na maszynę wroga. Bardziej doświadczony Anatolij zawsze służył radą swemu przyjacielowi (z prawej)

WCIĄŻ WYŻEJ!

(pieśń lotników radzieckich)





Tekst: P. GERMAN
Muzyka: J. CHAJT
Tłum.: L. PASTERNAK

Nasz wolny wiek marzenia przekuł w czyny,
Przemocą wziął nieujarzmioną dal,
I zamiast rąk — nam skrzydła dał maszyny,
A zamiast serc — motorów śpiewną stal.

REFREN:

Wciąż wyżej — wyżej — wyżej —
Stalowy nasz wzbija się ptak!
A w każdym motorze — zwycięstwo —
Na chwałę Republik Rad.

Gdy mkniemy wzwyż, zuchwałe czyniąc loty,
Gdy statek nasz przebija mrok i noc —
Czujemy moc podniebnej naszej floty,
Czerwonej floty nieulękłą moc.

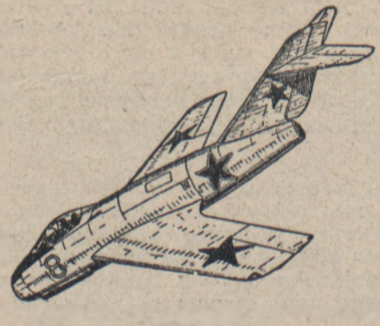
Wciąż wyżej...

REFREN:

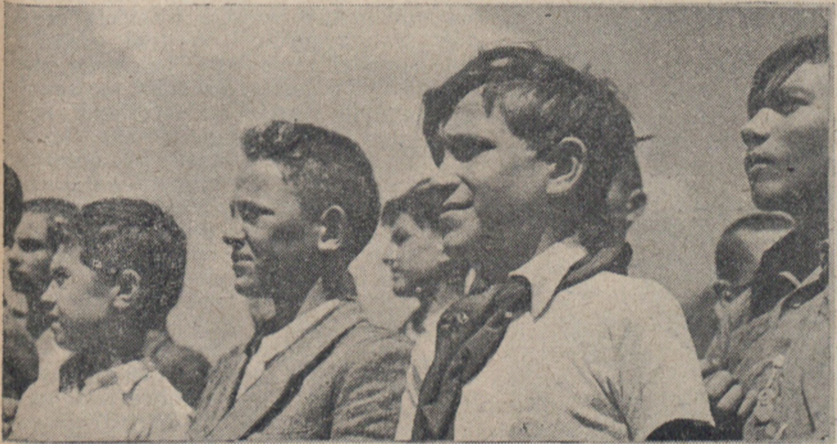
Nasz orli wzrok dociera aż pod gwiazdy,
Nasz każdy nerw zwycięstwa wolą drga.
I wierzcie nam — radziecki lotnik każdy,
Odpowiedź godną wrogom zawsze da!

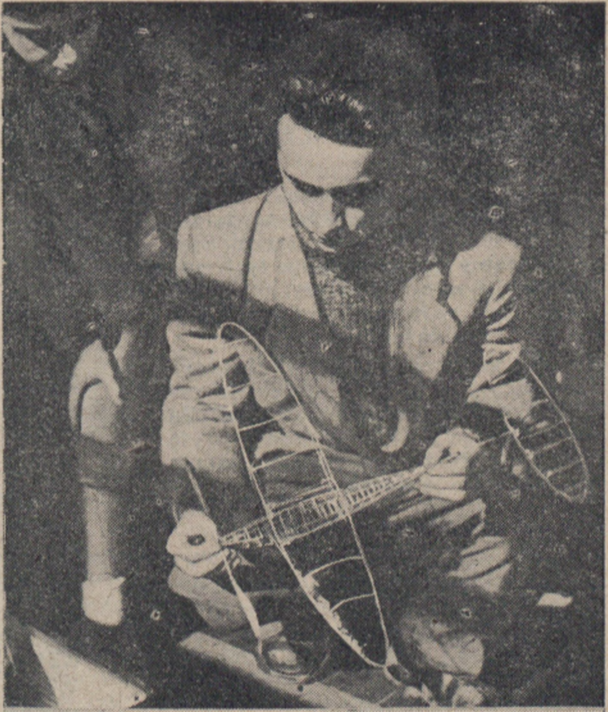
REFREN:

Wciąż wyżej...



Z WIZYTĄ U LOTNIKÓW BRATNICH WĘGIER

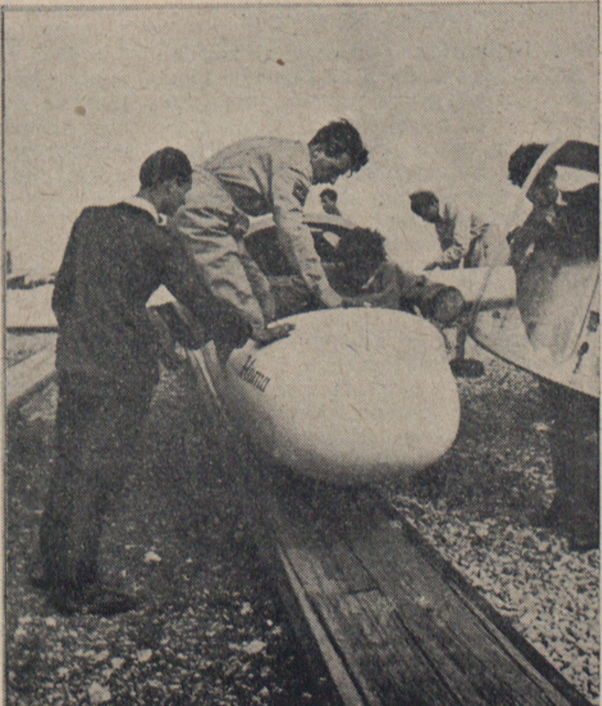












Lotnictwo sportowe bratnich Węgier stale się rozwija osiągając poważne sukcesy w pracach szkoleniowych. Modelarze i szybownicy węgierscy w masowym szkoleniu wzorują się na bogatych doświadczeniach lotników radzieckich. Fotoreportaż przedstawia fragmenty z życia modelarzy i szybowników na Węgrzech.

MAŁE LOTNICTWO I POGODA

Mgr WŁADYSŁAW PARCZEWSKI

II Międzynarodowe zawody modeli latających były doniosłym wydarzeniem w naszym życiu lotniczym. Stale wracamy do omawiania tych zawodów i wracać będziemy, aby przekazać jak najwięcej zdobytych doświadczeń.

Poniżej zamieszczamy artykuł, który powstał na II MZML i dzięki zawodom tym małe lotnictwo wzbogaciło się o jeszcze jedną poważną pozycję naukową. Pozycją tą jest omówienie zagadnienia zjawisk atmosferycznych mających poważne znaczenie w modelarstwie lotniczym.

Artykuł poniższy zamieszczamy wiedząc, że będzie on trudny dla modelarzy, jednak nie powinien on nikogo zrażać, albowiem opanowując zagadnienie meteorologii możemy być pewni dalszych sukcesów w małym lotnictwie.

(Red).

„Modele lotnicze latają w powietrzu" — oto banalne zdawałoby się stwierdzenie faktu nie ulegającego najmniejszej wątpliwości, dzięki czemu jednak staje się zbyteczne udawadnianie, że na lot modeli wpływają warunki meteorologiczne i to często decydujące. Różnić się tylko można w ocenie jego wielkości. Meteorolodzy będą skłonni do przeceniania tego wpływu — modelarze do niedoceniania ścisłej współzależności między lotem modelu, a środowiskiem w którym się porusza.

Dzięki życzliwemu stanowisku Ligi Lotniczej można było w czasie tegorocznych Międzynarodowych Zawodów Modeli Latających w Poznaniu poczynić wstępne spostrzeżenia nad wpływem warunków meteorologicznych na loty modeli i starać się ocenić jego wymiar. Spróbujmy je zestawić

Starty modeli szybowców

W poniedziałek dnia 3 września ku Polsce zbliżał się znad Niemiec niewielki lecz aktywny ośrodek niskiego ciśnienia wraz z układem frontów rozdzielających stare powietrze polarnomorskie od świeżych mas tegoż powietrza. W omawianym dniu ku Kobylnicy zbliżał się front ciepły. W związku z tym od wczesnych godzin zalegały obficie nad lotniskiem chmury pierzaste (Ci), które ustępowały stopniowo miejsca chmurom warstwowopierzastym (Cs), a następnie średnim warstwowym (As). Razem z tymi ostatnimi pojawiły się leżące poniżej nich rozległe ławice chmur średnich kłębiastych (Ac) oraz strzępki chmur warstwowych (Fs), a także powstawały nieliczne turbulencyjne chmury Cumulus. Z tego układu chmur przepadywał od czasu do czasu drobny deszcz. Przy ziemi*) panował wiatr



południowo - wschodni (SE) o średniej prędkości 3-4 m/sek., dochodzącej w podmuchach do 5 m/sek.

Ponieważ ponad lotniskiem Kobylnica zalegało stare powietrze polarno morskie i do tego nakryte jeszcze jednolitym płaszczem chmur typu warstwowego, hamującym prawie zupełnie dopływ energii słonecznej, dlatego w dniu tym nie istniały warunki do występowania poważniejszych prądów wstępujących. Toteż prawie we wszystkich lotach modeli szybowców przeważał lot ślizgowy z wysokości osiągniętej przy holowaniu. Jedynie modele kierujące się podczas lotu bardziej na północ w stronę Wierzenicy, która to miejscowość posiadała ukształtowanie i charakter podłoża szczególnie sprzyjający powstawaniu prądów wstępujących, natrafiały na warunki bardziej lotne i uzyskiwały najlepsze czasy dnia (np. lot Purice Stefana trwający 8 minut 57 sekund). Ciekawe, że jedynie zawodnik radziecki Jurij Sokołow na podstawie obserwacji lotu swoich poprzedników zmienił od razu taktykę startową, aby osiągnąć większe **prawdopodobieństwo** skierowania modelu w kierunku Wierzenicy, co też udało mu się zrealizować (4 min. 23 sek.).

Starty modeli kadłubowych z napędem gumowym.

We wtorek dnia 4 września obszar niżowy, którego ośrodek ubiegłej doby zalegał nad Niemcami przemieścił się nad Polskę, wskutek czego okolice Poznania znalazły się w zasięgu świeżych, chłodnych mas powietrza polarno-morskiego tworzących klin wysokiego ciśnienia poza linią frontów. W związku z rozbudowywaniem się wspomnianego klinu wysokiego ciśnienia średnia prędkość wiatru osłabła do około 2 m/sek. Zaleganie ponad Kobylnicą mas świeżego powietrza polarno-morskiego sprzyjało rozwojowi chmur typu kłębiastego toteż po godz. 0,9.00 wystąpiły one licznie, aczkolwiek nieregularnie rozmieszczone, gdyż stały temu na przeszkodzie lokalne niezbyt zresztą na ogół rozległe ławice chmur kłębiasto warstwowych (Sc). Wypracowana termika cumulusowa**) jaka istniała tego dnia sprzyjała łapaniu kominów już od wysokości rzędu 50 — 80 metrów, i dlatego dla modeli o wysokiej klasie technicznej i o dobrze wykonanych startach istniało duże prawdopodobieństwo wejścia w strefę prądów wstępujących. W tym właśnie czasie model czołowego polskiego zawodnika Teodora Karabana wykonał po pięknym starcie lot termiczny będący nowym rekordem Polski (czas 35 min. 56,9 sek.). Jednak występowanie ławic chmur kłębiasto-warstwowych (Sc) gaszących silnie termikę powodowało, że podczas dużej ilości startów modele, nawet poprawnie startujące, nie napotykały na silniejsze prądy wstępujące i dlatego czas ich lotu utrzymywał się w granicach około 3 — 4 minut. Opisany stan pogody trwał mniej więcej do godziny 11.00 po czym ponad lotnisko i jego okolicę nadciągnęła o wiele rozleglejsza bo kilkudziesięcio kilometrowa i przy tym gruba ławica chmur kłębiasto - warstwowych, powodując prawie zupełny zanik prądów termicznych. Dopiero około godziny 14.00 kraniec ławicy zsuwa się powoli sponad lotniska. Dzięki temu wytwarzają się warunki szczególnie sprzyjające występowaniu termicznych prądów wstępujących. Mianowicie na granicy obszaru zacienionego ławicą chmur (Sc) i sąsiadującego z nim obszaru intensywnie nasłonecznianego (rys. 1) poza, którą zalegały chmury Cumulus o wyraźnie zaznaczonych kalafiorowatych spęcznieniach świadczących o pełni ich żywotności.

Następuje drugi w tym dniu, i przy tym regularniejszy, okres noszeń (gdyż nowe ławice chmur (Sc) nie nadciągały) stwarzający duże prawdopodobieństwo łapania kominów, szczególnie w początku jego istnienia. Szanse na poważniejsze wyniki miały oczywiście jedynie modele wysokiej klasy technicznej, które o własnym napędzie potrafiły wznieść się na wysokość, na której występują obszary prądów użytkowych***). W tym właśnie okresie czasu (bezpośrednio prawie po minięciu omawianej ławicy chmur kłębiasto - warstwowych), pięknie startujące modele zwycięzców tej konkurencji łapią jeden po drugim kominy i oddalają się od lotni-

---

*) Wiatr był mierzony na wysokości około 2 metrów ponad poziomem gruntu. Uwaga ta odnosi się do całości artykułu.

**) Jak wiadomo prądy nośne towarzyszące termikom wypracowanym już na stosunkowo niewielkiej wysokości (kilkakrotnie niższej aniżeli przy termikach naniesionych), przechodzą z wybitnie nieuporządkowanych drobnych ruchów krętych w bardziej rozległe, jednolite ruchy wstępujące dające się wykorzystać w modelarstwie i szybownictwie.

***) Prądy użytkowe — prądy **wstępujące**, które ze względu na swą rozciągłość poziomą i regularność dają się wykorzystywać podczas lotu szybowca czy też modelu. Prądy użytkowe mogące być wykorzystywane przez modele latające zaczynają się bliżej powierzchni, aniżeli analogiczne prądy dające się wykorzystywać podczas lotów szybowcami.

ska pod opieką eskortujących je samolotów. Okazuje się, że czas lotu modelu Karabana (Polska) wyniósł 18 min. 20 sek., a Nasonowa (ZSRR) 13 min. 49 sek.

Starty modeli kadłubowych z napędem silnikowym

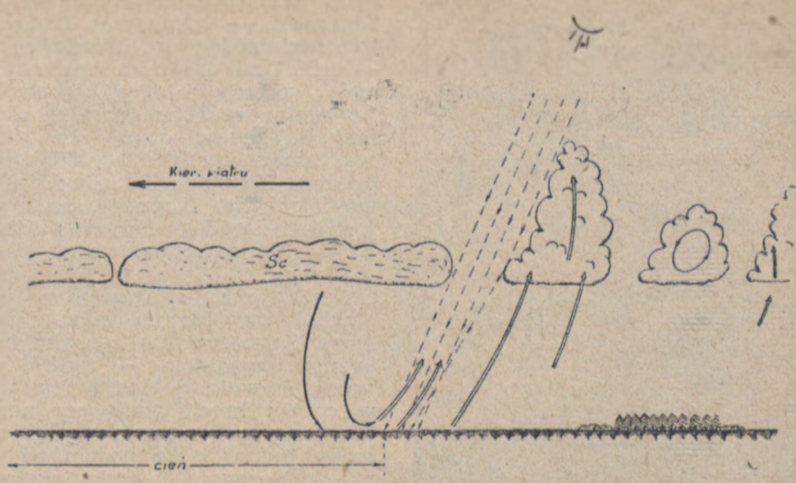
Z wtorku na środę dnia 5 września klin wysokiego ciśnienia znad zachodniej i środkowej Europy rozrósł się i utworzył samodzielny obszar wyżowy, o środku nad Polską. Wyż ten objął swym zasięgiem Europę Środkową i zachodnią Rosję. W związku z tym Polska znalazła się w obszarze o bardzo słabych poziomych gradientach ciśnienia tak, że średnia prędkość przyziemnego wiatru wynosiła od 0,8 m/sek. około godziny 10.00, do 2 m/sek. w godzinach około południowych. Powietrze polarnomorskie z mas którego został utworzony interesujący nasz obszar wysokiego ciśnienia wysusza się tracąc stopniowo cechy morskości. W związku z tym rankiem było niemal bezchmurnie. Następnie o godzinie 09,15 pojawiły się pierwsze chmury kłębiaste pięknej pogody (Cu humilis) w kierunku pobliskiej Wierzenicy, a następnie i na pozostałych częściach nieboskłonu, dając około połowy pokrycia nieba. W godzinach południowych w związku z podniesieniem się poziomu kondensacji ponad termiczną warstwę hamującą (inwersję) chmury kłębiaste zanikły prawie zupełnie tak, że termika z cumulusowej zamieniła się w bezchmurną.

Rzecz charakterystyczna, że tworzące się tego dnia chmury kłębiaste pięknej pogody układają się w równoległe pasy sprawiając wrażenie jakoby powstawały poniżej grzbietów fal niewymuszonych*) związanych z warstwą inwersyjną.

Jeśli spostrzeżenia autora byłyby słuszne to prądy wstępujące winny mieć tendencję do układania się w podłużne pasy. Istotnie np. podczas pięknego lotu termicznego (a ściślej w myśl założeń autora lotu termiczno - falowego) modelu zawodnika radzieckiego Pietuchowa dało się zaobserwować jak w górnej partii lotu dłuższy czas piął się on szybko ku górze, lecąc po prostej (maks. osiągnięta wysokość wyniosła około 750 m) czego nie obserwowało się podczas innych dni zawodów, kiedy to modele wykonywały wyraźne skręty lub krążenia nie zachowując z zasady jednolitego kierunku.

Tego dnia udało się autorowi uczynić jeszcze drugie interesujące spostrzeżenie. Mianowicie podczas jednego ze startów model złapał w kominie dostatecznie uporządkowane prądy wznoszące już na wysokości 20 — 30 m, i w pięknym k r ą ż e n i u począł wznosić się ku górze. Nie minęło pół minuty, a oto ponad linią startu przesunął się spod komina wraz z silnym podmuchem — w stosunku do ogólnie słabego ruchu powietrza — oraz z charakterystycznym lecz stosunkowo rzadko przy samej ziemi występującym wirowaniem (w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara). Skojarzenie obu tych zjawisk (charakteru lotu modelu i przejścia komina) zmusiło autora do zastanowienia się nad możliwością wykorzystania zjawiska podmuchów, z których pewne, jak przypuszczać by należało, związane są z kominami, do przewidywania pojawienia się pojedynczych kominów nad miejscem startu. Oczywiście pierwsze próby należało wykonać podczas typowej sytuacji atmosferycznej, aby przynajmniej wstępne doświadczenia przeprowadzić w warunkach uwydatniających przebieg zjawiska mającego być przedmiotem doświadczeń. Tak się złożyło, że już następnego dnia nadarzyła się sprzyjająca ku temu okazja.

*) Na zjawisko występowania chmur kłębiastych, pięknej pogody o naturze falowej (Cumulus humilis undulatus) zwrócił autor uwagę już w pierwszej połowie ubiegłego roku i od tego czasu obserwował to zjawisko niejednokrotnie.

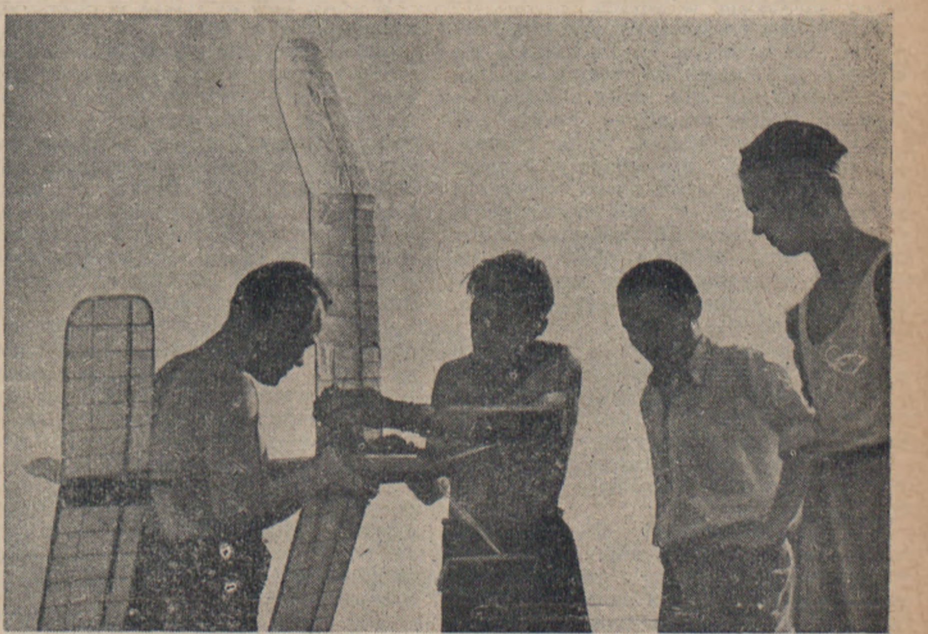


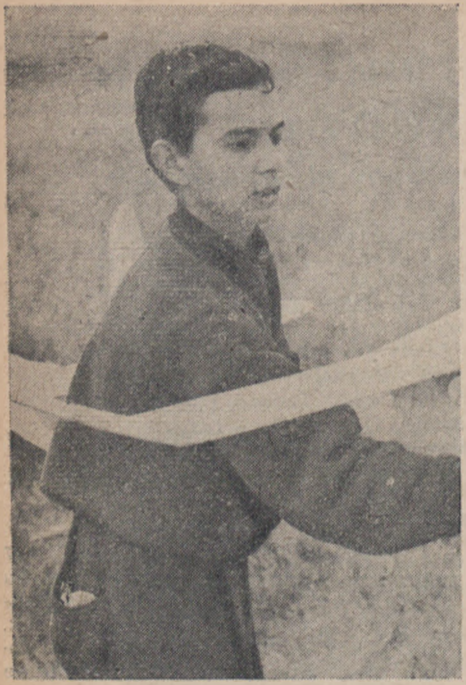
Rys. 1

Starty modeli kadłubowych wodnopłatów z napędem gumowym

W czwartek dnia 6 września ośrodek wysokiego ciśnienia, w stosunku do dnia poprzedniego, przemieścił się na południowy wschód oraz nastąpiło dalsze wysuszanie zalegającego w nim powietrza. Polska była jednak nadal ogarnięta jego centralną izobarą. W związku z tym dzień ten był bezchmurny. Wiatr wiał z południowego-wschodu z wybitnie wzmagającą się w ciągu dnia prędkością oraz porywistością. Wiatr posiadający rano niewielką prędkość osiągnął w ciągu dnia ś r e d n i ą prędkość około 4,5 m/sek. W podmuchach prędkość jego dochodziła do około 5,5 — 6,0 m/sek, a w ciszeniach słabła do 3, a nawet do 2 m/sek. Sprzyjający pionowy rozkład temperatury oraz intensywne nasłonecznienie umożliwiały powstawanie prądów pionowych, których szczytowe partie ze względu na wysuszenie powietrza oraz obniżenie się wyżowej inwersji osiadania nie sięgały jednak poziomu kondensacji. Panowała zatem bezchmurna termika wypracowana. Fakt istnienia nisko położonej warstwy inwersyjnej uniemożliwiającej ruchom pionowym wyjście ponad nią, powodował lokalizację słonecznej energii cieplnej, w wąskiej przyziemnej warstwie powietrza, dzięki czemu kominy były intensywniejsze i gęsto rozsiane.

Przekroczenie przez wiatr prędkości 4 m/sek, któremu jak wiadomo towarzyszy nagły skok w zawirowaniu strug powietrza, przyczyniło się do licznych nieudanych startów. Ilość ich jednak była o wiele za duża nawet w stosunku do niesprzyjających warunków meteorologicznych, gdyż nie były one aż tak niekorzystne jakby to wynikało z licznych nieudanych startów. Spowodowane to było — naszym zdaniem — tym, że zawodnikom wydawało się naturalne, iż należy przeczekać podmuchy wiatru. (c.d.n.)





NASZ MAŁY

Drugie międzynarodowe zawody modeli latających w Poznaniu. Drugiego września w niedzielę, a więc w dniu oficjalnego otwarcia Wielkiej Olimpiady Małego Lotnictwa, wszyscy niecierpliwili się trochę: przylecą w końcu, czy też przyjadą pociągiem?

Godzina 11,00. Nad lotniskiem pojawia się oczekiwany duży samolot pasażerski. Podkołowuje. Milkną silniki. Podbiegamy do samolotu. No, nareszcie są! Są Bułgarzy! Przybyli na zawody jako ostatnia ekipa biorąca udział w zawodach. Następują serdeczne powitania, gdyż dwaj z naszych drogich gości to starzy znajomi: kierownik ekipy Mikołaj Stanew i instruktor Stamen Stamenew.

Wsród bułgarskich modelarzy zwraca uwagę niski, szczupły chłopiec, który z ogromnym zapałem wita się ze wszystkimi. Szczerzy białe zęby w ciągłym uśmiechu. Jest opalony na ciemno-brązowo, a może jest śniady na twarzy. Krótkie, czarne rozczochrane włosy połyskują w słońcu.

Próbujemy i my nawiązać z nim rozmowę. Ale w jakim języku zacząć? Ze wszystkimi Bułgarami rozmawialiśmy po rosyjsku, ale taki mały chłopiec — skąd on będzie umiał? — Będzie zapewne nie mały kłopot, bo po bułgarsku ani „w ząb" nie umiemy. Jednak po chwili wątpliwości nasze rozwiewają się. „Czarnulek", jak żeśmy go w międzyczasie nazwali, doskonale mówi po rosyjsku. Mówi chętnie i dużo. Zręcznie z wprawą wiąże zdania. Nazwisko? — Kopczew. Imię? — Iwan. No teraz już się znamy.

Może kolega — pytam — powie nam gdzie się nauczył mówić po rosyjsku?

Okazuje się, że Kopczew uczy się w szkole tego języka i jak się z dumą chwali, ma najlepsze oceny w klasie...

W pierwszym dniu zawodów, podczas otwarcia, mało zwracaliśmy uwagi na tyle różnych radości.

Następnego dnia, gdy obserwowaliśmy starty szybowców pojawił się Kopczew. Wszedzie go było pełno. W tej chwili biegnie po czyjś model, zdaje się węgierski. To znowu pomaga naprawiać uszkodzenia Rumunom. Kopczew, Kopczew! — wołają zawodnicy. Iwan jest niezmordowany. Wiecie co kolego — mówi mi jeden ze znajomych ten mały, czarny Bułgar to chyba nie ze swoim modelem przyjechał. Przecież to jeszcze dziecko, a przywiózł wielki model silnikowy. Nie odpowiedziałem. Następne dni zawodów wykazały, że jednak Kopczew jest konstruktorem, jest doskonałym modelarzem, ba — jest nawet instruktorem małego lotnictwa...

Nie było na zawodach ani jednego startu, przy którym nie asystowałby Iwan Kopczew. Nie ograniczył się do swojej specjalności — modeli silnikowych. Równie dobrze holował szybowiec, jak kręcił gumę czy naprawiał uszkodzenia. Na zawodach był uniwersalny. Już w kilka godzin po przybyciu do Poznania Kopczew zdobył ogólną sympatię. Wszyscy klepali go koleżeńsko po ramieniu. Cieszyli się z jego sukcesów i martwili, gdy coś mu się popsuło.

Trzeba było widzieć go w czasie startów modeli silnikowych, gdy jego model w żaden sposób nie chciał wystartować z powodu rozregulowanego silniczka. Ile energii, cierpliwości i sportowej ambicji miał ten najmłodszy zawodnik!

Zawiązała się wielka przyjaźń. Wokół Kopczewa zawsze widać było większą grupę zawodników, jak o czymś długo rozprawiali, jak się śmieli, jak żartowali.

W drugim czy trzecim dniu zawodów wielce byliśmy zdziwieni, gdy Iwan porozumiewał się ze swoimi polskimi kolegami — po polsku. Podchwytywał całe zdania. Znał już na pamięć wszystkie dyspozycje komisji.

Iwan Kopczew ma 15 lat. Reprezentował swój kraj — Bułgarię. Wielki to zaszczyt dla niego. Wiedział o tym doskonale i starał się wszelkimi siłami, aby ojczyznę swoją godnie reprezentować.

Pracę w małym lotnictwie rozpoczął w roku 1949. W tym samym roku dzięki nieprzeciętnym zdolnościom zostaje powołany przez organizację młodzieżową DSMN (Dymitrowski Ludowy Związek Młodzieży) na kurs instruktorów modelarstwa lotniczego. Po zakończeniu kursu otrzymuje tytuł instruktora (z najlepszą lokatą!).

W roku 1950 zwycięża w okręgowych zawodach, a w 1951 r. zajmuje drugie miejsce na Zawodach Ogólnokrajowych. Iwan jest uczniem dziesiątej klasy szkoły ogólnokształcącej. Uczy się dobrze. Ojciec jego, robotnik fabryczny, dumny jest ze swojego syna. Kopczew chce po uzyskaniu matury wstąpić na politechnikę, a potem? Oczywiście do lotnictwa. Chce zostać inżynierem lotniczym. Ma 12-letnią siostrzyczkę, która również zajmuje się modelarstwem i jak twierdzi Iwan — robi to na „bardzo dobrze".

Długo i hucznie wiwatowaliśmy na cześć Iwana Kopczewa, naszego „małego", gdy z rąk ministra Rusteckiego już w Warszawie na zakończenie zawodów otrzymał cenny upominek za wyróżniającą się postawę sportową, za ambicję i uzyskane wyniki.

Długo i serdecznie żegnaliśmy naszego kolegę, gdy wyruszał do swojej Ojczyzny. Długo będziemy wspominać Iwana. Pozostanie on w naszej pamięci jako wzór zawodnika i prawdziwego sportowca.

PAWEŁ ELSZTEIN

TYGODNIOWA KRONIKA MAŁEGO LOTNICTWA

A więc: przygotowujemy się znowu do wielkiej imprezy małego lotnictwa — do ogólnokrajowej wystawy modeli redukcyjnych i latających. Sądzić należy, że wszyscy się odpowiednio przygotowali: czasu było dość, licząc od ukazania się artykułu informacyjnego przed około pięcioma miesiącami do dzisiaj. Jak już SiM informował: wystawa odbędzie się w Warszawie w końcu listopada roku bieżącego. Wszystkie Zarządy Okręgowe Ligi Lotniczej zostały już poinformowane o sposobie przeprowadzenia wyboru i eliminacji eksponatów, tak że pod względem organizacyjnym nie powinno być trudności.

(Dla przypomnienia warto podać odpowiednim referentom w Zarządach, że specjalne zarządzenie w sprawie organizacji eliminacji wydane przez ZG LL nosi numer 280).

Czytelników — modelarzy mogę poinformować, po wywiadzie którego udzielił mnie szef małego lotnictwa w Zarządzie Głównym Ligi Lotniczej, że przesyłka, dokładnie (podkreślam dokła-dnie) zapakowanych modeli odbywać się będzie za pośrednictwem Zarządów poszczególnych Okręgów. A więc modelarze wystawiający swoje prace nie płacą nic za transport eksponatów.

A teraz kilka słów o samej wystawie. Otóż na wystawie obowiązywać będzie rugulamin punktacji zespołowej i indywidualnej. Ocena zespołowa obejmować będzie Zarządy Okręgów Ligi Lotniczej na podstawie: stanu i ilości nadesłanych prac oraz największej ilości uzyskanych punktów w punktacji indywidualnej.

Kierownictwo wystawy: Wydział Propagandy Zarządu Głównego LL przygotowuje dla najlepszych Zespołów i poszczególnych modelarzy cenne nagrody i dyplomy.

NIEZAPOMNIANA ŚLIWOWICA

W poszukiwaniu najlepszego terenu do ustalenia jakichkolwiek bądź rekordów i „zacieśnienia więzów przyjaźni" odbyły się we wrześniu międzynarodowe zawody modeli szybowców klasy „nordyckiej" w Jugosławii w miejscowości Lesce-Bled. Na zawody te, szumnie reklamowane przez faszystowski aeroklub Jugosławii zjechali Austriacy, Belgowie, Duńczycy, Anglicy, Francuzi, Szwajcarzy, Holendrzy, Niemcy i Szwedzi. Naturalnie same asy. Zwycięzcą został Austriak Oscar Czepa. Rekordów żadnych nie ustalono, natomiast wykorzystano te spotkanie modelarzy do celów politycznych, wygłaszając mowy o „zwartym bloku" o „apolityczności sportu lotniczego", o wznowieniu współpracy z Austrią i Niemcami Zachodnimi...

Ze specjalnego reportażu z zawodów dowiadujemy się, że w Jugosławii jest bardzo dobra wódka (śliwowica), no i bardzo gorąco.

Nie wiadomo tylko czy słabe wyniki były spowodowane wysoką temperaturą panującą w Lesce - Bled, czy też nadużyciem śliwowicy. O tym reportażysta (angielski), niestety nie pisze.

Obserwator

OD SZYBOWCA DO GUMÓWKI(4)

Z kolei po wykonaniu obsady śmigła przystępujemy do zaopatrzenia naszego modelu w dostatecznie mocne podwozie umożliwiające start z ziemi.

W jaki sposób zamocować podwozie do beleczki kadłubowej pokazano na rysunku 14. Widzimy więc, że podwozie składa się: z dwóch goleni (bambusowych lub sosnowych) o przekroju 4×2,5 mm opiłowanych kroplowo; ze wspornika wykonanego z drutu stalowego i ośki kółek.

Poszczególne elementy podwozia pokazano na rysunku 15. Celem ułatwienia pracy początkującemu modelarzowi, wszystkie łączenia przemyślano w ten sposób, aby można je było wykonać bez lutowania.

Wszystkie więc łączenia są związane za pomocą kleju i mocnych nici (jak to widać z rysunku).

Aby umożliwić w czasie regulacji modelu przesuwanie podwozia na beleczce kadłubowej, łączenie goleni podwozie do belki składa się z nitek gumy (2×2 lub 1×1 mm).

Przy montażu podwozia trzeba zwrócić uwagę, aby koła obracały się lekko i były ustawione symetrycznie.

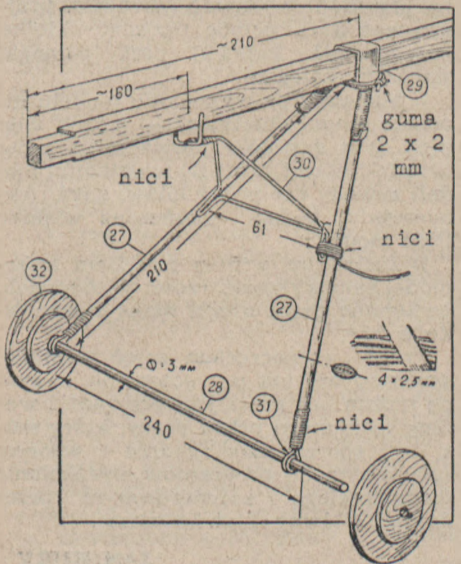
Wykończenie podwozia jest właściwie zakończeniem pracy przy szkolnej gumówce.

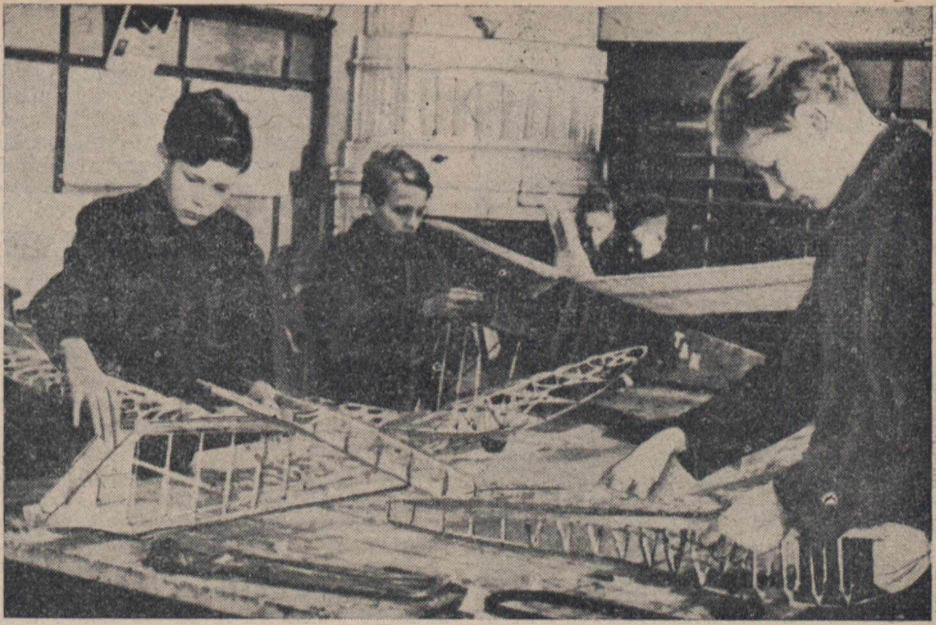
Jak prawidłowo wypuszczać model z ręki i z ziemi pokazują rysunki. Strzałki wskazują kierunek wiatru.

Dobrze wykonany i wyregulowany model przy 200 — 250 obrotach śmigła przelatuje odległość 100 — 150 metrów.

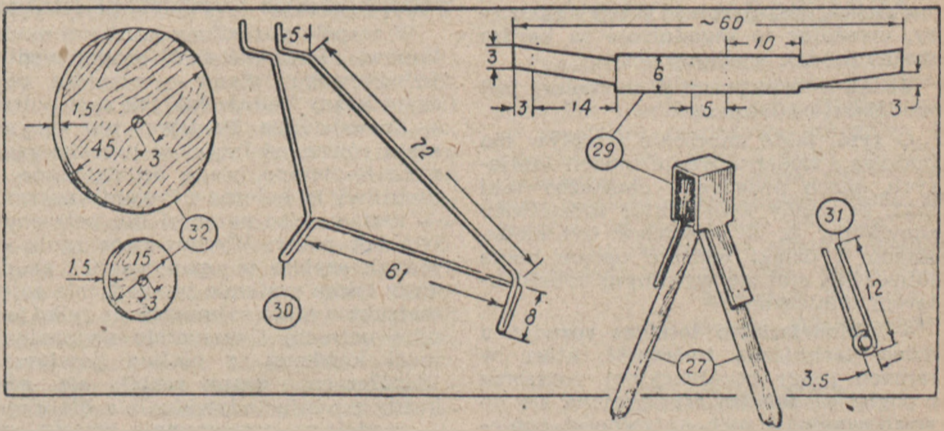
Warunkiem uzyskania dobrych wyników lotu jest nie przekroczenie maksymalnego całkowitego ciężaru, który dla naszego modelu wynosić winien 100 — 110 gramów.

(pe)

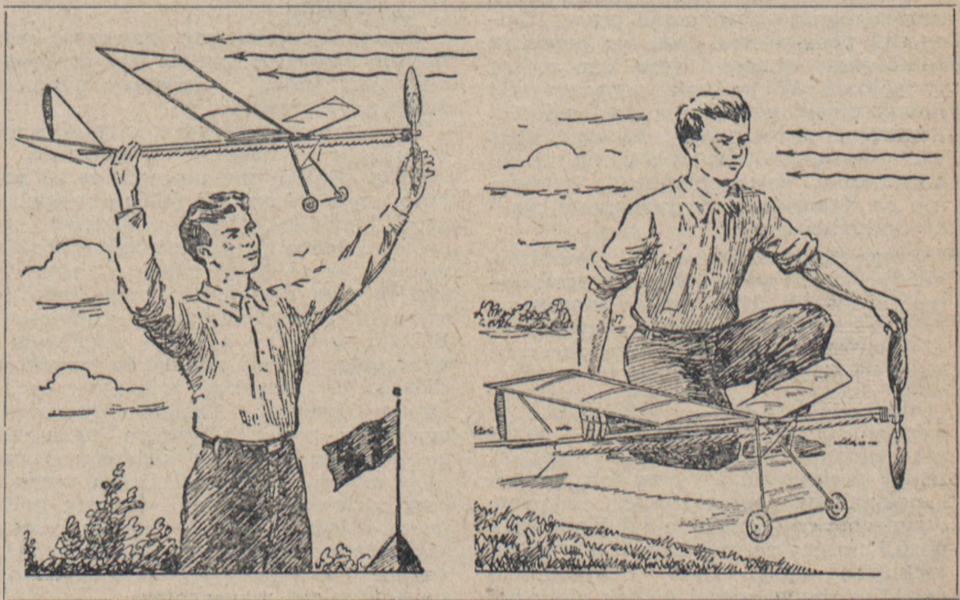




Przykładem w naszej pracy w małym lotnictwie są koledzy ze Związku Radzieckiego. Wzorując się na ich doświadczeniach, na ich metodach pracy i szkolenia możemy mieć pewność, że zdobędziemy pełne sukcesy.



OZNACZENIA NA RYSUNKACH: 27 — golenie podwozia, 28 — ośka kółek, 29 — skuwka obejmująca kadłub, 30 — wsporniki goleni podwozia, 31 — pętelka z drutu stalowego — łożysko ośki. 32 — koło z piastą. Poniżej: Prawidłowy start gumówki szkolnej z ręki i z ziemi





METODYKA SZKOLENIA W MAŁYM LOTNICTWIE

Władze państwowe kładą duży nacisk na rozwój pozaszkolnej pracy młodzieży, uważając to zagadnienie za bardzo ważny środek wychowawczy.

Jedną z form pracy pozaszkolnej jest modelarstwo lotnicze.

O tym, jakie znaczenie i wpływ ma budowa i konstruowanie modeli latających, niech świadczy chociażby taki fakt, że znany konstruktor radzieckich samolotów A. S. Jakowlew był modelarzem i dzięki właśnie opiece kółka lotniczego, stał się wybitnym konstruktorem lotniczym.

— „Modelarstwo lotnicze rozwija u dzieci techniczną twórczość, która w ramach pracy pozalekcyjnej, rozszerza i pogłębia wiedzę i przyczynia się do wychowania w nich aktywności, umiejętności i chęci do pracy.

— Modelarstwo lotnicze w swoich założeniach ma skierować młodzież do lotnictwa — ten cel musi być jasno postawiony" — mówi Jakowlew.

W czasie zajęć pozalekcyjnych, uczeń sam wykonuje powierzone prace. Nauczyciel pomaga mu, lecz nie powinien zasadniczo zmieniać jego samorodnej twórczości. W procesie wykonywania pracy, dzieci napotykają na trudności i muszą je pokonywać — to wychowuje ich wolę i charakter, wpływa na rozwój zdolności do pracy planowej, wytrwałej, na doprowadzenie rozpoczętej pracy do końca.

Przy konstrukcji modelu samolotu, młody technik musi dołożyć długotrwałych wysiłków, które czasem ciągną się całymi tygodniami i twórczo wykonać niejeden dziesiątek różnorodnych czynności w określonej kolejności.

Modelarz lotniczy — jak mówi radziecki profesor J. G. Rozanow — powinien umieć obrabiać drzewo i papier, umieć posługiwać się przy tym nożem i nożyczkami, umieć kleić, malować, wymierzać części modelu z dokładnością do 0,5 milimetra, posiłkować się kalką techniczną ważyć części z dokładnością do 0,1 grama, określić środek ciężkości w swoim modelu w całości i w wielu częściach — w każdej osobno, wycinać części z aluminium, umiejętnie stosować gumę, regulować płomień palnika — w ogólnym wyniku przerobić 43 czynności. Taka praca wymaga dużego natężenia woli i chęci doprowadzenia do końca zaczętej pracy, kontroli swych czynności, co jest związane ze świadomością, wytrwałością i charakterem".

Praca w modelarniach lotniczych ma doprowadzić do celów konkretnie wyznaczonych, to jest:

1) związać modelarstwo z lotnictwem,
2) wprowadzić w życie socjalistyczne metody wychowania w zespole.

W pracach modelarni winno się zatem stosować bardzo umiejętnie metody wychowawcze, oparte na doświadczeniu radzieckich pedagogów takich jak na przykład A. Makarenko.

Prowadzenie zajęć modelarstwa lotniczego wymaga częstokroć więcej energii i zdyscyplinowania instruktora, aniżeli normalne nauczanie w szkole — uczeń w czasie zajęć pracuje i to częstokroć głośno, wolno mu opuszczać swoje miejsce, a nawet rozmawiać z kolegami. Poza tym młodzież zebrana jest z różnych szkół i środowisk. Wychowawca musi więc umieć odpowiednio podejść do uczniów, aby osiągnąć wyniki w pracy.

Nasuwają się tu trzy możliwości prowadzenia zajęć w modelarni lotniczej.

W zespole pozwolimy każdemu modelarzowi budować swój model według jednakowego planu — rysunku, przy czym każdy buduje tak jak sam potrafi — samodzielnie. Ponieważ nie wszyscy mają równe zdolności w pracach ręcznych — tempo pracy będzie różne — umożliwi to kolejne używanie narzędzi — zestaw więc narzędzi nie potrzebuje być tak pełny. Wychowawca zgubi się jednak szybko w opanowaniu grupy. Przy takim systemie prowadzenia zajęć, instruktor może zajmować się tylko jednym uczniem i wszystkie wyjaśnienia musi każdemu z osobna powtarzać. Współpraca grupy rozbija się, gdyż każdy pracuje indywidualnie dla siebie — modelarze rozpoczynają wyścig, aby model wykończyć jak najszybciej — nawet kosztem dokładności i czystości wykonania. Modelarze będą wzorowali się zawsze na pracy tego, który najszybciej pracuje, a że taki przeważnie niedokładnie i źle wykonuje, cała grupa popełni te same błędy.

Gorzej jeszcze, gdy instruktor sam zacznie budować modele czy wykonywać inną pracę i pozostawi młodzież swojemu losowi.

Tego systemu prowadzenia zajęć w modelarniach nie powinno się stosować.

Drugi system prowadzenia zajęć polegać może na tym, że pewna niewielka grupa modelarzy będzie budowała zespołowo jeden model latający. Każdy wykona jakąś część całości. Będzie to system jaki stosuje się przy budowie normalnych szybowców czy samolotów. W tym wypadku zyskuje wychowanie w zespole, jednak nie jest to korzystne dlatego, że instruktor każdego z osobna musi pouczać. Trudno więc znowu opanować grupę, albowiem instruktor nie może nadążyć, aby każdemu z uczniów dać pełne zajęcie. Uczeń poznaje przy zastosowaniu tego systemu tylko jedną dziedzinę, a nie opanuje całości zagadnienia. Instruktor ledwie nadąży wydawać materiał i jego rola ograniczy się do funkcji magazyniera.

Tego systemu nie warto więc stosować w modelarniach w czasie prowadzenia szkolenia.

Jak wynika z doświadczenia najlepiej stosować w szkoleniu system taki, w którym każdy modelarz w grupowej pracy buduje swój własny model.

Ma to następujące korzyści:

a) Wychowankowie równocześnie zaczynają pracę i każdy ma wytyczony cel pracy w danym dniu. Instruktor może stopniowo wydawać potrzebne wskazówki, łatwiej jest przygotować materiał i rozdać go uczniom — praca zaś może przebiegać w ustalonej kolejności, stopniowo i planowo.

b) Wychowawca nie potrzebuje każdemu oddzielnie tłumaczyć i wyjaśniać sposobów wykonania modelu, udziela szczegółowych instrukcji od razu całej grupie.

c) Instruktor opanowuje całą grupę i ma pogląd na wyniki pracy, i starczy mu tyle czasu, aby każdemu tam gdzie trzeba pomóc, — kroczy po prostu od ucznia do ucznia, ogląda i sprawdza pracę każdego z osobna.

d) W I i II stopniu wyszkolenia modelarskiego nie chodzi o to, aby każdy modelarz wnosił coś nowego, chodzi tu jedynie o to, aby każdy przeszedł podstawową szkołę małego lotnictwa i chodzi o to, aby zbudować kilka zasadniczych modeli według wypróbowanych wzorów i wypróbowanymi sposobami. Dopiero później po zdobyciu przez ucznia pewnego doświadczenia, zaleca się mu próbowania własnych sił dla tworzenia własnych konstrukcji i szukania nowych dróg, w czym właśnie należy modelarzom pomagać.

e) Wszyscy uczniowie zapoznają się z techniką wykonywania modelu — każdej chwili można porównać prace modelarzy — słabszemu może i powinien pomagać zdolniejszy kolega.

f) System ten prowadzi do koleżeńskiej współpracy przy możliwości prowadzenia współzawodnictwa grupowego i indywidualnego, ułatwia przeprowadzenie krytyki i samokrytyki własnej pracy.

g) Prowadzi do oszczędności materiałowej, ponieważ lepiej i łatwiej jest rozdać materiał członkom grupy oraz rozchodować go księgowo.

h) Uczniowie, którzy pracują szybciej, mogą otrzymywać specjalne zadania jak na przykład: wydawać narzędzia, przygotować klej, pomóc przyciąć sklejkę, przygotować listewki oraz pomagać słabszym kolegom.

i) Modelarz po wykonaniu modelu ma ochotę model oblatywać — można więc przy tym systemie prowadzenia zajęć urządzić nawet zaraz po wykonaniu modeli zawody czy próby lotów, gdyż równocześnie będzie ukończona większa ilość modeli.

j) Instruktor winien przedtem każdy model sam wykonać, części więc modelu wykonane przez niego, mogą służyć jako wzory.

Przed rozpoczęciem zajęć wszystko powinno być tak przygotowane, że grupę można bez przeszkód prowadzić według ustalonego planu pracy, który może być sporządzony zgodnie z wzorem załączonym do programów wyszkolenia modelarskiego i zatwierdzonym przez Zarząd Główny Ligi Lotniczej.

JAN BURY

KORESPONDENCI SIMU donoszą

HISTORIA PEWNEJ WYCIECZKI

Bez wątpienia Koło Nr 154 przy Państwowej Szkole Gospodarczej w Krakowie jest jednym z dobrze pracujących kół szkolnych.

Sukcesy swoje osiąga dzięki temu, że pracę opiera na ścisłej realizacji planu, że wyłoniło swój aktyw, który uczestniczy żywo w dyskusji na miesięcznych odprawach delegatów kół, organizowanych przez Oddział, że unika błędów popełnianych przez słabe Zarządy, przejmując jednocześnie doświadczenia i styl pracy kół przodujących.

Ale o sukcesach, jak również i bolączkach napiszemy innym razem, teraz wypada nam napisać o wypadku, który oburzył do głębi wszystkich członków Koła Nr 154 i ściągnął gromy pod adresem Zarządu Oddziału Miejskiego LL w Krakowie.

W dniu 14 września prezes Koła kol. Krystyna Kluska złożyła na ręce kierownika Oddziału LL Kraków — Miasto kol. Zofii Orkisz listę imienną z 50 nazwiskami członkiń koła z prośbą o umożliwienie zorganizowania wycieczki na jedno z lotnisk aeroklubu.

Kierowniczka kol. Zofia Orkisz zaaprobowała prośbę i z miejsca odesłała ją do Zarządu Okręgu Wojewódzkiego, celem załatwienia formalności związanych z uzyskaniem zezwolenia na zwiedzenie lotniska, podając jednocześnie termin wycieczki na dzień 16 września.

W dniu 15 września wręczono opiekunce Koła Ob. Irenie Piasecznej za pośrednictwem kierownika Oddziału kol. Orkisz zezwolenie na przeprowadzenie wycieczki na lotnisko wydane przez referenta ZWLL ob. Kwiatkowskiego, który tę sprawę załatwiał.

W dniu 16 września, o oznaczonej godzinie, wyruszyła pieszo (z braku jakiegokolwiek środka lokomocji) 50-cio osobowa wycieczka pod przewodnictwem opiekunki Koła Ob. Ireny Piasecznej.

Zgodnie z przepisami, przy wejściu na lotnisko, opiekunka Koła okazała strażnikowi zezwolenie wraz z dowodem osobistym. Jakie było jej zdziwienie i rozczarowanie członkiń, kiedy strażnik oświadczył, że wobec braku specjalnego pisemnego zezwolenia władz ochrony lotniska, nie może wpuścić wycieczki na lotnisko. Nic nie pomogły prośby i nalegania — strażnik musiał wypełnić swój obowiązek i na lotnisko nikogo nie wpuścił.

O tym, co usłyszała biedna prezeska koła od swoich koleżanek i jaka awantura spadła na głowę kierownika Oddziału kol. Orkisz ze strony młodych entuzjastek lotnictwa i opiekunki, wolę nie pisać...

W wywiadzie udzielonym mi na miejscu w Kole Nr 154 członkinie oświadczyły, że nie zrezygnują z wycieczki, o ile Okręg Wojewódzki LL da im pełne zadośćuczynienie za przemaszerowanych pieszo 10 km drogi, za straconą niedzielę, zawiedzone oczekiwania i niedbałe załatwienie formalności przez ZO LL. Dlatego proszę ZO LL o dostarczenie im samochodu ciężarowego Krakowskiego Aeroklubu LL oczywiście za zwrotem kosztów zużycia benzyny oraz o przydzielenie dobrego instruktora, który oprowadzi dziewczęta po lotnisku, wygłosi odpowiednią pogadankę, zapozna je z każdym szczegółem oglądanego sprzętu. Ja ze swojej strony obiecałam, że opiszę ich wycieczkę w prasie lotniczej.

Halina Zarzecka

Niedbałe załatwienie formalności związanych z wycieczką na lotnisko daje złe świadectwo pracownikom ZO LL w Krakowie, którzy przez lekceważący stosunek do pracy narazili wycieczkę Koła Nr 154 na niepowodzenie. Winę za nieodbycie się wycieczki ponoszą biurokraci ZO LL. Uważamy, że ZO LL w Krakowie naprawi swój błąd i w najbliższych dniach umożliwi dziewczętom zwiedzenie aeroklubu.

(red.)

NA ODBUDOWĘ WARSZAWY

W ostatnią niedzielę Miesiąca Budowy Warszawy, Oddział Miejski Ligi Lotniczej w Sosnowcu zorganizował wielki festyn dla mieszkańców miasta. Bogato urozmaicony program festynu zgromadził na placu przed budynkiem Ratusza około 15 000 osób. Po oficjalnym przemówieniu przedstawiciela Wojew. Komitetu budowy Warszawy odbyły się popisy zespołów świetlicowych różnych zakładów pracy i szkół sosnowieckich. Lotnicze punkty programu nagradzane były rzęsistymi oklaskami przez publiczność. Modelarze Oddziału LL wypuścili w czasie festynu kolorowe balony napełniane ogrzanym powietrzem. Po części pokazowej odbyła się zabawa taneczna przy świetle reflektorów. Dochód uzyskany z festynu zasilił Fundusz Odbudowy Stolicy.



Przez zorganizowanie tak poważnej imprezy Oddział LL w Sosnowcu dołożył jeszcze jedną cegiełkę do ogólnego ruchu społecznego, zdążającego do jak najszybszego odbudowania Warszawy.

(W)

DZIĘKI ZOBOWIĄZANIOM PAŹDZIERNIKOWYM

Sosnowiec otrzyma 1 grudnia 1951 r. nową modelarnię lotniczą dla 100 modelarzy

W odpowiedzi na apel pilotów i pracowników Aeroklubu Warszawskiego pracownicy Oddziału Miejskiego LL w Sosnowcu dla uczczenia 34 rocznicy Wielkiej Rewolucji Październikowej podjęli zobowiązanie urządzenia nowej, wzorowej modelarni lotniczej dla 100 modelarzy śląskich oraz zorganizowania na terenie Sosnowca 10 Kącików Lotniczych.

Modelarnie i Kąciki Lotnicze zostaną oddane do użytku już w dniu 1 grudnia br.

Podejmując swoje zobowiązanie pracownicy Oddziału LL w Sosnowcu wzywają do naśladownictwa wszystkie inne Oddziały Ligi Lotniczej.

S. M.

WYCZYN MODELARZA

Ostatnio z lotniska Aeroklubu LL w Ostrowie Wlkp. wystartował model szybowca modelarza Jana Ulrika, który przeleciał rekordową odległość 38 kilometrów w czasie 2 godz. 55 min., ustanawiając tym samym nowy rekord powiatu ostrowskiego. Należy zaznaczyć, że model ten wykonany został przez rekordzistę według własnej konstrukcji w modelarni ostrowskiej.

Mirosław Idziorek, Ostrów Wielkopolski

SOSNOWIECKA WIEŻA SPADOCHRONOWA

W ostatnich dniach ostatecznie ustalone zostało miejsce budowy wieży spadochronowej w Sosnowcu. Decyzją władz miejskich wieża spadochronowa zbudowana będzie na wolnych przestrzeniach znajdujących się w południowo-zachodniej części miasta, gdzie już z początkiem 1952 r. rozpocznie się budowa Wielkiego Parku Sportowego. Wybudowanie wieży spadochronowej na terenie tak poważnego obiektu sportowego przyczyni się w pełni do popularyzacji sportu spadochronowego wśród młodzieży Zagłębia Dąbrowskiego.

Ponieważ w bieżących miesiącach sporządzona zostanie dokumentacja techniczna rozmieszczenia poszczególnych obiektów sportowych jak np. wielkiego stadionu, pływalni itp. na terenach przeznaczonych pod budowę Parku Sportowego, fundamenty pod wieżę spadochronową położone zostaną na wiosnę 1952 r. Budowa konstrukcji wieży wraz z wysięgnicą zostanie ukończona w przewidzianym terminie, to jest w dniu 1 maja. Oddział LL w obecnej chwili przygotowuje szereg imprez, które pozwolą na uzyskanie funduszów na budowy wieży.

(SM)

PILOCI STALOWEJ WOLI ZORGANIZOWALI W SOBOWIE KOŁO LL

W Sobowie, wiosce położonej w powiecie tarnobrzeskim jest dużo młodzieży. Większość z niej to członkowie dobrze pracującego koła ZMP i LZS-u. Do niedawna młodzież tamtejsza o lotnictwie słyszała bardzo mało, a o Lidze Lotniczej nie wiedziała w ogóle. Z pomocą młodzieży sobowskiej przyszli piloci Oddziału Miejskiego LL w Stalowej Woli, którzy w ramach zobowiązań lipcowych założyli w Sobowie koło LL. Do nowozałożonego koła wstąpili wszyscy członkowie tamtejszego ZMP, a także młodzież niezorganizowana. Celem uzyskania potrzebnych funduszów na rozbudowę koła zorganizowano zabawę dochodową. Potrzebne materiały i wskazówki do pracy koło Sobowskie otrzymuje od Oddziału Miejskiego LL w Stalowej Woli. W planie tego Oddziału jest także przewidziane zorganizowanie KWWL-u i modelarni lotniczej przy kole w Sobowie.

Członkowie tego koła zapytują się dlaczego nie opiekuje się nimi Zarząd Powiatowy LL w Tarnobrzegu odległy od Sobowa 4 km, lecz Zarząd Miejski LL w Stalowej Woli odległy od Sobowa o 30 km? O odpowiedź proszony jest przewodniczący Oddziału LL w Tarnobrzegu ob. Szybka.

Władysław Kóleczko,
Stalowa Wola

MODELARSTWO PRZED MIKROFONEM

W program prowadzonych przez Oddział Miejski Ligi Lotniczej w Sosnowcu „Lotniczych podwieczorków przy mikrofonie" wprowadzona została część „modelarska".

W części tej aktywny modelarz sosnowiecki kol. Ryszard Reder przeprowadza krótką, a treściwą prelekcję urozmaiconą pokazem modeli latających i redukcyjnych, począwszy od modelu kartonowego, a skończywszy na modelu z silniczkiem samozapłonowym. Ponieważ Oddział LL organizuje „Podwieczorki przy mikrofonie" w różnych zakładach pracy i w szkołach należy sądzić, że ta część programu przyczyni się do jeszcze większego spopularyzowania modelarstwa lotniczego wśród młodzieży.

Z rozpoczęciem roku szkolnego świetlica Oddziału Miejskiego Ligi Lotniczej w Sosnowcu wznowiła swoją działalność, zdążając do jak najszerszego spopularyzowania lotnictwa wśród mieszkańców miasta Sosnowca.

Poza normalnymi wieczorami świetlicowymi, w czasie których odwiedzający świetlicę mają do wyboru odpowiednią lekturę lotniczą z 300-tu tomowej biblioteczki lotniczej i gry towarzyskiej różnego rodzaju, prowadzony będzie począwszy od drugiej połowy października br. Kurs Wstępnych Wiadomości Lotniczych i Kurs Języka Rosyjskiego. Poza tym przewidziane są specjalne wieczory dyskusyjne Wszechnicy Radiowej oraz na specjalne tematy lotnicze, które, jeżeli chodzi o stronę prelekcji prowadzone będą przez pilotów Aeroklubu Śląskiego.

Estetyczne urządzenie świetlicy obszerna biblioteka i pełne zradiofonizowanie powoduje, że świetlica Oddziału LL jest chętnie odwiedzana przez sympatyków i miłośników lotnictwa, którzy w treściwych dyskusjach pogłębiają swoje wiadomości lotnicze.

Stanisław Meus

ZWYCIĘSKIE SKRZYDŁA

Niedawno wszedł na ekrany kin polskich nowy młodzieżowy film lotniczy produkcji czeskiej pt. „Zwycięskie Skrzydła".

Pierwszą wypowiedź o filmie nadesłał kol. Marek Pawluk z Aeroklubu Krakowskiego.

Oto co pisze kolega Marek o „Zwycięskich Skrzydłach":

Zarówno „Pierwszy Start", jak i „Zwycięskie Skrzydła" doskonale spełniają rolę propagandową, wśród najszerszych mas społeczeństwa, tego pięknego, a jednocześnie tak popularnego dziś sportu, jakim jest szybownictwo. Szybownictwo uprawiane przed wojną głównie tylko przez nieliczną elitę, tzw. „asów" dopiero w Polsce Ludowej objęło swym zasięgiem szerokie rzesze młodzieży robotniczej i chłopskiej. Moment ten jest wyraźnie podkreślony w obu tych filmach. Bohater „Pierwszego Startu" jest synem chłopa, bohaterami zaś „Zwycięskich Skrzydeł" są członkowie robotniczego aeroklubu przy jednej z fabryk czeskich.

Tak w jednym, jak i drugim filmie autorzy dążyli do podkreślenia momentu klasowego, co im się jednak tylko w niedużym stopniu udało.

Obserwując oba filmy można śmiało powiedzieć, iż doskonale się one uzupełniają. „Pierwszy start" pokazuje życie młodych junaków „Służby Polsce", którzy za swą ofiarną pracę szkolą się na koszt państwa w jednej z szybowcowych szkół pilotażu podstawowego, by następnie dalsze swe kwalifikacje lotnicze zdobywać w aeroklubach Ligi Lotniczej. Szkolenie szybowcowe, podobnie zresztą jak i każde inne szkolenie lotnicze, nie kończy się z chwilą ukończenia kursu i wyjazdu ze szkoły szybowcowej, lecz przeciwnie, dopiero w aeroklubach młodzi piloci mają możność dalszego doskonalenia się i uzupełnienia swych umiejętności w systematycznej kolektywnej pracy. I to drugie ogniwo jest właśnie treścią filmu czeskiego.

W jednym z robotniczych aeroklubów fabrycznych grupa pilotów wyczynowych przygotowuje się do międzynarodowych zawodów szybowcowych. Z grona młodych entuzjastów szybownictwa, swymi umiejętnościami wybijają się dwaj piloci: robotnik Frant i konstruktor Ruda. Doskonale zapowiadający się jako pilot, konstruktor Ruda z racji swego niezdyscyplinowania i spowodowania wypadku koległ nie zostaje wysłany na eliminacje do zawodów. Każdy jednak zrozumie swój błąd i czynem pragnie naprawić wyrządzone przez siebie zło, kierownictwo zdecyduje się na wystawienie go do reprezentacji narodowej na międzynarodowe zawody w Polsce. Dobrze zarysowaną w filmie postacią jest osoba instruktora, spełniającego w gronie pilotów rolę doświadczonego wychowawcy lotniczego i ideologicznego młodego narybku. Zarówno w „Pierwszym Starcie" jak i „Zwycięskich Skrzydłach" wykorzystany jest ten sam motyw lotu w czasie burzy.

Akcja filmu toczy się szybko, dzięki umiejętnemu wykorzystaniu przez reżysera momentów emocjonujących, jak epizod z wypadkiem szybowca, czy też szlachetna rywalizacja między najlepszymi szybownikami w czasie zawodów. Staranny dobór postaci, doskonałe techniczne zdjęcia oraz frapujący, choć może nieco banalny konflikt składają się w sumie na dobry i wszystkim nam — szybownikom bliski film. Bardzo ujmująca jest scena przy ognisku, kiedy to z ust pilotów płyną na przemian melodie i słowa czeskie i polskie, by w końcu złączyć się we wspólnym rytmie światowego hymnu młodzieży demokratycznej.

Marek Pawluk
Aeroklub Krakowski



Na zdjęciu z lewej: Konstruktor silniczków modelarskich Władysław Kulik ze Szczecina, który opracował serię ciekawych silniczków samozapłonowych.



Kol. Albin Gańko z Suwałk. Nieznaczne odchylenia od górnej granicy wieku są tolerowane przez komisję kwalifikującą kandydatów na szkolenie lotnicze. W sprawie informacji o warunkach przyjęcia do OSL-u radzimy Wam zwrócić się do właściwej Wojskowej Komendy Rejonowej.

Pokazy lotnicze w dniu Święta Lotnictwa w Warszawie zostały w bieżącym roku sfilmowane w całości. Na ekranach kin warszawskich widzieliśmy w ramach Kroniki Filmowej krótki urywek reportażu z pokazów. O ile nam wiadomo Film Polski przygotowuje na ten temat wielki reportaż.

Za nadesłane rozrywki umysłowe dziękujemy i prosimy o więcej. Sprawę czasopism przesłaliśmy administracji.

Kol. Ludwik Minkus z Kamienica. Technikum mechaniczo-lotnicze, znajduje się w Bielsku oraz w Warszawie. W uczelniach tych moglibyście zdobyć odpowiednie wykształcenie. Możecie również ukończyć szkołę ogólnokształcącą i pójść na Politechnikę. W chwili obecnej nie możecie czynić żadnych kroków w kierunku przeniesienia się. Do technikum możecie się przenieść dopiero w przyszłym roku szkolnym.

Kol. Danek Krupski z Warszawy (Okęcie). Piszecie, że na terenie Waszej szkoły nie ma Koła LL. Radzimy Wam przystąpić wraz z kilkoma kolegami do jego założenia. O tym, co należy robić by założyć Koło LL, pisaliśmy w ubiegłych numerach SiM-u z bieżącego roku, a mianowicie w 10, 12, 13, i 37 (patrz „Poczta Lotnicza". Odpowiedzi na dalsze Wasze pytania (odnoszące się do szkolenia lotniczego), znajdziecie w tym samym dziale SiM-u w numerach: 4, 6, 12, 13, 16, 19, 28 oraz 30.

Kol. Tadeusz Derecki. — Szczecin. Piszecie, że ZO LL w Lublinie udzielił Wam informacji, że na szkolenie lotnicze będziecie mogli być przyjęci dopiero w roku przyszłym i z tej przyczyny musicie ponownie składać papiery wraz z podaniem. Ponieważ przenieśliście się obecnie do Szczecina, podanie musicie złożyć w ZO LL — Szczecin. Wasze obawy, że będziecie mieli jakieś trudności, są bezpodstawowe. Podajemy Wam adres Zarządu Okręgu LL w Szczecinie, gdzie otrzymacie bliższe informacje w tej sprawie: **Al. Wojska** Polskiego 60.

Kol. S. Wyszomirski z Warszawy. Budowa samolotu z silnikiem motocyklowym o pojemności 125 cm^3 jest niemożliwa. Mowa może być tylko o modelu dużych rozmiarów. Najmniejszy samolot świata posiada silnik o mocy 16 KM.

Kol. Katia Grosmanówna z Warszawy. Jeżeli pragniecie otrzymania odpowiedzi na łamach SiM-u. musicie podać swój dokładny adres. Wielokrotnie pisaliśmy, że na listy anonimowe (a do takich musimy zaliczyć i Wasz) nie odpowiadamy. Czekamy na list — tym razem już z adresem.

Kol. K. Cz. z Rawicza. Wasze nadzieje na otrzymanie odpowiedzi na list niepodpisany nawet imieniem są złudne. Musicie postąpić podobnie jak kol. Grosmanówna.

Kol. Edward Chołuj. Wasze uwagi są najzupełniej uzasadnione. Istotnie, SiM zbyt rzadko zamieszcza wiersze i piosenki lotnicze. Starając się naprawić ten błąd podajemy w niniejszym numerze jedną z piosenek lotniczych. Możemy Was pocieszyć, że w ramach Biblioteki Ligi Lotniczej ukaże się niebawem zbiór wierszy, piosenek i inscenizacji lotniczych.

Kol. Henryk Mackiewicz z Koszalina. Informacji w sprawie OSL-u możecie zasięgnąć w WKR. Dziękujemy za miły list i życzymy powodzenia w Waszych poczynaniach.

Kol. Władysław Majak z Żucina. Członkiem modelarni może być ten, kto należy do Koła LL. Jeżeli na terenie Waszej szkoły Koło takie istnieje, zapiszcie się do niego. Jeżeli zaś nie, postarajcie się żeby Koło LL powstało. O tym co czynić, aby założyć Koło na terenie szkoły pisaliśmy w „Poczcie Lotniczej" w następujących numerach SiM-u z br. 10, 12, 13 i 37.

Kol. Halina Zarzecka z Krakowa. Nadesłaną korespondencję zamieścimy. Wiersz przyjemny, lecz nie nadaje się do druku. My sami przeczytaliśmy go z przyjemnością. Prosimy o dalszą współpracę.

Kol. Zygmunt Pażusię — Królewo. Interweniowaliśmy w PPK „RUCH". Wpłata dotychczas nie wpłynęła. W sprawie Koła LL radzimy zwrócić się do Zarządu Okręgu Olsztyńskiego LL przy ul. Pieniężnego 17.

Kol. Piotr Paciorek z Radomska pragnie zostać meteorologiem. W całej rozciągłości popieramy Wasze dążenia. Meteorologia to piękna i pożyteczna gałęź wiedzy. Lotnictwo czerpie z niej ogromne korzyści. Odpowiadając na Waszą prośbę wskazania możliwości uzyskania wykształcenia w tym kierunku donosimy, że Państwowy Instytut Meteorologiczno-Hydrologiczny organizuje kursy meteorologiczne. Między innymi w styczniu 1952 roku rozpocznie się 7-mio miesięczny kurs dla kandydatów, posiadających wykształcenie maturalne. Adres PIHM-u: Warszawa, ul. Partyzantów 6.

Kol. K. G. — Wrocław. (Nazwisko znane redakcji). Wielka szkoda, że przerwaliście trening na tak długi czas. Winniście się zgłosić do Aeroklubu Wrocławskiego i przedstawić zaświadczenie o uzyskaniu stopnia „B" wyszkolenia szybowcowego. Jeśli motywy usprawiedliwiające przerwanie przez Was treningu będą wystarczające, Aeroklub udzieli Wam pozwolenia na dalsze szkolenie. Wiek w tym wypadku nie stanowi przeszkody. Za pozdrowienia dziękujemy.

Kol. **Zbigniew Adamek z Torunia.** Korespondencja, którą nam nadesłaliście opisuje wydarzenia, mające miejsce w okresie miesięcy kwietnia i maja br. Od tego czasu minęło 5 miesięcy (słownie 5 miesięcy). Czy nie uważacie, że jest trochę za późno na jej zamieszczenie? Wszelkie wiadomości muszą być przesyłane do redakcji możliwie najszybciej. Tylko wtedy są wartościowe i mają gwarancję, że będą zamieszczone. Wasza korespondencja jest ciekawie i dobrze napisana. Nie możemy jej jednak zamieścić, gdyż jest przestarzała. Prosimy Was o dalszą współpracę. Nadeślijcie coś innego, lecz tym razem — świeżego.

Kol. Marian Skupiński z Czarnożył Jeśli pragniecie zostać pilotem wojskowym, powinniście zwrócić się do WKR w Wieluniu, gdzie otrzymacie wyczerpujące informacje.

Kol. Feliks Gawryś z Zakopanego Nabór na szkolenie lotnicze w roku bieżącym został dość dawno zakończony. Musicie cierpliwie poczekać do roku przyszłego. Podanie złożycie na wiosnę.

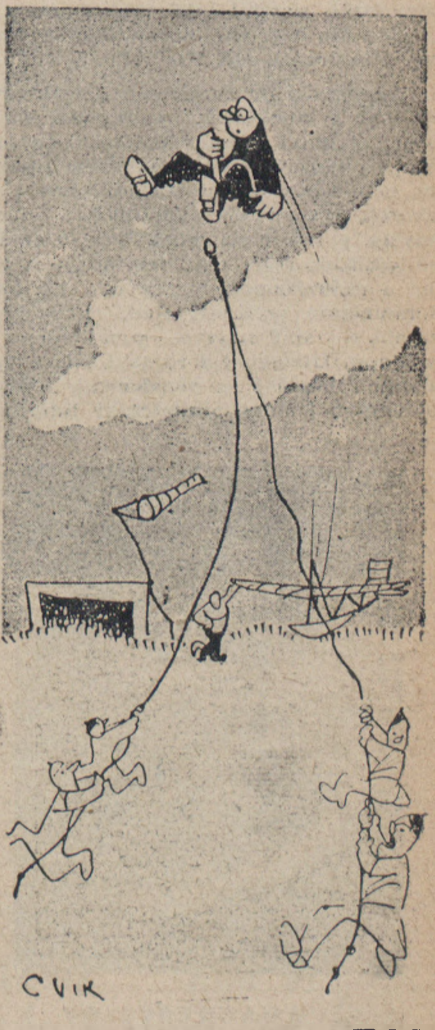
Kolegę Stanisława Chmielowca z Gdańska prosimy o nadesłanie daty wysłania listu do ZG LL. Bez tej podstawowej danej nie jesteśmy w stanie interweniować.

Koledzy Mirosław Dratwa, Andrzej Dzwonnicki, Marian Chlebica i Henryk Gidmański z Dąbrowy Górniczej. W sprawie piosenki z „Pierwszego Startu" radzimy Wam zwrócić się do redakcji tygodnika „Film" w Warszawie ul. Puławska 61.

Kol. Janusz Lubiejewski z Mławy Aby zostać pilotem — myśliwcem należy ukończyć Oficerską Szkołę Lotniczą, a nie, jak piszecie Technikum Mechaniczno - Lotnicze. Radzimy Wam przed tym ukończyć szkolenie lotnicze w Lidze Lotniczej.

R.

START!



KSIĄŻKI O LOTNICTWIE



W ciągu ostatnich kilku tygodni na półkach księgarskich ukazało się pięć pozycji lotniczych. Wszystkie są tłumaczeniami książek radzieckich. Lotnicza literatura ZSRR jest bardzo bogata. W ciągu krótkiego czasu znalazły w niej odbicie takie problemy jak budowa socjalistycznych skrzydeł Kraju Rad i udziału ludzi radzieckiego lotnictwa w Wielkiej Wojnie Narodowej. Literatura radziecka pokazała także twórców lotnictwa począwszy od wielkich naukowców jak Żukowski, Czapłygin i Ciołkowski, a kończąc na wielkich lotnikach jak Niestierow, Czkałow czy Kożedub. Literatura radziecka posiada w chwili obecnej szereg świetnych pozycji lotniczych odznaczających się zarówno doskonałością formy literackiej, jak i treściwej.

Sięgnięcie do tłumaczeń książek radzieckich umożliwiło nam pokazanie historii, ludzi i pracy radzieckiego lotnictwa polskiemu czytelnikowi. Ludzie ci, to nie jacyś spiżowi bohaterowie, to zwykli pracownicy radzieckiego przemysłu i lotnictwa przepojeni głęboką miłością do swej socjalistycznej ojczyzny i entuzjazmem pracy nad budową komunizmu w Kraju Rad. Ludzie ci, winni się stać naszym przykładem i wzorem. Dlatego też książki, które podajemy poniżej są nieodzowną częścią składową każdej biblioteczki lotniczej.



„CHCEMY LATAĆ" S. Ignatiewa (Wyd. MON — Warszawa 1951, str. 147, cena zł. 5,80) jest książką ukazującą czytelnikowi drogę do lotnictwa sportowego. Zapoznaje ona z jego historią, podstawowymi wiadomościami z dziedziny teorii lotu i budowy samolotu. Popularne ujęcie tematu kwalifikuje tę książkę dla wszystkich tych, którzy mają zamiar wejść na lotniczą drogę.

Książka pokazuje, w jaki sposób dwaj młodzi chłopcy w Związku Radzieckim urzeczywistnili swe marzenia o lotnictwie. Gorąco polecamy ją wszystkim tym, którzy bez specjalnego przygotowania pragną zapoznać się z podstawowymi zagadnieniami lotnictwa.

Miniona wojna wstrząsnęła całym światem. W rozbiciu hitlerowskich Niemiec brał udział cały naród radziecki. Wśród obrońców socjalistycznej ojczyzny nie zabrakło także radzieckich lotniczek. Wśród walk ze znienawidzonym wrogiem zdobyły one wiele wysokich bojowych odznaczeń. Książka „NAWIGATOR KATIA RUMIANCEWA" K. Łarionowej (Wyd. MON — Warszawa 1951 r., str. 156 — cena zł. 5,10) opowiada o tym, jak walczyły i zwyciężyły bohaterskie dziewczęta z eskadry kobiecej. Tę piękną książkę przepojoną wspaniałym uczuciem patriotyzmu polecamy nie tylko dziewczętom.

Istnieje wiele książek traktujących o historii lotnictwa. Jednak „NIEBO I ZIEMIA" N. Sajanowa (Wyd. MON— Warszawa, 1951 — 2 tomy 398 + 406 cena zł. 11,00 + 12,50) jest pierwszym literackim opracowaniem tego tematu, nieskażonym tendencjami autora. Walka ludzi lotnictwa o postęp na tle historycznych przemian zachodzących w Rosji, począwszy od pierwszych kroków lotnictwa poprzez I Wojnę Światową, Wielką Rewolucję Socjalistyczną do momentu zwycięstwa nad hitlerowcami w II Wojnie — oto treść tej fascynującej książki.

Wielcy ludzie i bohaterowie są i będą ideałami, do których dążą setki i tysiące młodzieży. Ideałem tysiącznych rzesz lotniczej młodzieży radzieckiej



jest Walery Czkałow. Z jego życia pracy i osiągnięć czerpać winna doświadczenia pełnymi garściami i nasza młodzież. Książkę, która ukazuje nam Czkałowa na przestrzeni jego całego życia jest powieść biograficzna M. A. Bobrowa „CZKAŁOW" (Wyd. MON — Warszawa, 1951, str. 372, cena złotych 13,30). Powinien ją przeczytać każdy, kto pragnie poznać na przykładzie tego wielkiego bohatera, pracę i ludzi lotnictwa.

Znana wszędzie i wszystkim książka B. Polewoja „OPOWIEŚĆ O PRAWDZIWYM CZŁOWIEKU" doczekała się u nas już trzeciego wydania. Opowiada ona na swych 307 stronach historię bohaterskiego lotnika radzieckiego Aleksandra Meriesjewa. Jej cena wynosi 5,40 zł.



Nasza okładka.: Piloci aeroklubów w Związku Radzieckim bez względu na warunki atmosferyczne stale podnoszą swoje wyszkolenie teoretyczne i praktyczne. Na zdjęciu: instruktor omawia z uczniami zadania przed lotem.—

WYDAJE: LIGA LOTNICZA

REDAGUJE ZESPÓŁ

Adres redakcji: Warszawa, ulica Ogrodowa 65. Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2 zł 40 gr. kwartalnie — 6 zł 60 gr. półrocznie — 12 zł 60 gr. rocznie 24 zł. Wpłacać czekami na konto PKO 1-15678 na adres Państwowe Przedsiębiorstwo Kolportażu „RUCH" Warszawa, Plac Trzech Krzyży 16 a. Numery pojedyncze i roczniki z lat ubiegłych można nabyć w redakcji, Warszawa ulica Ogrodowa 65. Telefony redakcji: 6 21 48; 7 36 01; 8 76 65 Wewnętrzny 15 — kolegium redakcyjne, 14 — sekretariat i administracja. Zam. 2631. 2-B-44138.

Zdjęcia w numerze Koszewski — LL

Numer oddano do kolportażu w dn. 7.XI.1951 r.